aero JOURNAL HORS-SERIE
Juillet - Août 2025
HS N° 51

aero JOURNAL HORS-SERIE

Histoire de la guerre aérienne

ARDENNES 44

4 JOURNÉES EN ENFER

un magazine des éditions caractère

caraktère presse & éditions

JUILLET AOÛT 2025

EN KIOSQUE

Aérojournal n° 106

LES BOMBARDIERS MOYENS JAPONAIS

Batailles & Blindés n° 126

COMBATTRE DANS UN T-34

Ligne de Front n° 115

COMMANDOS ET FORCES SPÉCIALES

Trucks & Tanks n° 109

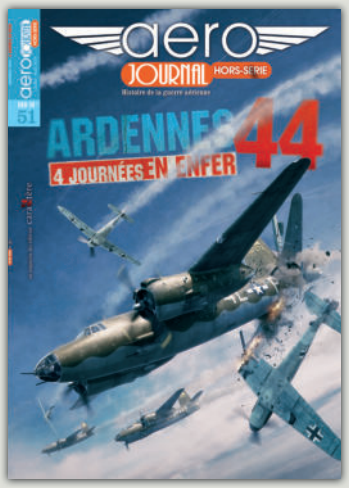
ET SI LA BATAILLE DE FRANCE AVAIT EU LIEU EN MAI 1941 ?

LOS! n° 80

X-CRAFTS Les sous-marins de poche de la *Royal Navy*

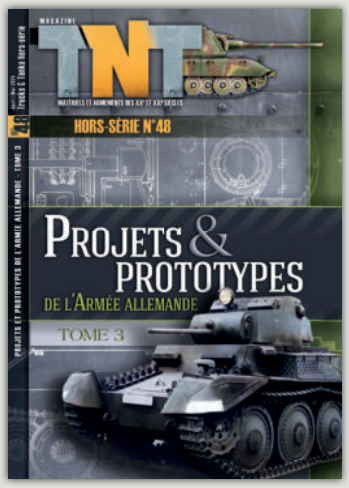
AJ Hors-Série n° 51

ARENNES 44 4 JOURNÉES EN ENFER



TnT Hors-Série n° 48

PROJETS ET PROTOTYPES DE L'ARMÉE ALLEMANDE T.3



B&B Hors-Série n°56

LES PANZER-DIVISIONEN DE L'AFRIKA-KORPS

LOS! Hors-Série n° 39

LES GRANDS AFFRONTEMENTS de la Bataille de l'Atlantique - TOME 1

Renseignements : Éditions Caraktère - Résidence Maunier - 3 120, route d'Avignon - 13 090 Aix-en-Provence - France
Tél : +33 (0)4 42 21 06 76 - www.caraktere.com

HORS-SERIE n°51

ARDENNES 44

4 JOURNÉES EN ENFER

Par Yann Mahé

Profils couleur Jean-Marie Guillou & Thierry Vallet

AVANT-PROPOS

Affrontement titanesque aux portes du III. *Reich* (au maximum de leurs effectifs, les Alliés engagent 700 000 soldats, les Allemands 450 000), la bataille des Ardennes résulte de l'offensive « de la dernière chance » conçue par Adolf Hitler et lancée le 16 décembre 1944 avec une vingtaine de divisions dont sept de *Panzer* et de *Panzergrenadiere*, dans le but de reprendre Anvers en passant encore une fois par le massif ardennais. L'objectif des divisions d'infanterie allemandes est de percer le front américain, celui des *Panzer-Divisionen* de s'engouffrer dans la brèche afin de réitérer le *Sichelschnitt* (coup de faux) de mai 1940 jusqu'au port belge. Et comme ce printemps là, il s'agit d'enfermer les armées anglo-canadiennes dans une poche acculée à la mer semblable à celle de Dunkerque. Cette défaite infligée aux Alliés occidentaux les inciterait à accepter une paix séparée avec Berlin qui pourrait dès lors retourner toutes ses armes à l'est contre les Soviétiques.

Dans la mémoire collective, un Hitler hanté par les destructions opérées par l'aviation tactique ennemie sur le champ de bataille normand lance son offensive en plein hiver pour éviter que ses *Panzer-Divisionen* ne soient ralenties par les *Jabos*. Ce n'est que partiellement vrai. Dans l'esprit de beaucoup, c'est une bataille presque exclusivement terrestre, dans la mesure où l'aviation des deux camps est clouée au sol par le mauvais temps. C'est totalement faux. Jamais la Luftwaffe ne fournira un tel effort de toute la campagne de libération de l'Europe occidentale. Chaque journée d'éclaircies est propice à plus de 800, 900, 1 000 voire 1 100 sorties. Les Alliés répondent à chaque fois avec plus de 5 000 sorties. C'est le cas les 17, 18, 23 et 24 décembre qui donnent lieu à des combats aériens dantesques. Ce sont ces quatre journées que nous vous racontons, en axant le récit sur le camp allemand, afin d'en finir avec le poncif selon lequel la Luftwaffe n'existait plus depuis juin 1944...

Aérojournal Hors-Série n°51
Juillet / Août 2025

ISSN : 2103-7922
Dépôt légal (BNF) : à parution

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
3120, route d'Avignon
13090 Aix-en-Provence – France
SARL au capital de 100 000 euros
RCS Marseille B 450 657 168

Rédaction : 04 42 21 06 76
Service Commercial :
04 42 21 06 76
contact@caraktere.com
www.caraktere.com

Directeur de la publication & Rédacteur-en-chef Y. Kadari
Secrétaire de rédaction Y. Mahé
Fondateur C-J. Ehrengardt †

Conception graphique Pictoriasis

Service commercial B. Watellier

Service des ventes et réassort :
Pagure Presse : 01 44 69 82 82

Responsable de la publication pour la Belgique
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9
B–1070 Bruxelles
Belgique

Imprimé en Europe par : Printall

00 INTRODUCTION P.04

01 17 DÉCEMBRE LE JOUR DU PHOENIX P.20

02 18 DÉCEMBRE UN AUTRE JOUR POUR RIEN P.48

03 23 DÉCEMBRE « BLACK SATURDAY » P.68

04 24 DÉCEMBRE RÉVEILLON SANGLANT P.98

05 CONCLUSION P.115

Illustration de couverture : Matin du 23 décembre 1944. Le III./JG 3 attaque les Marauder du 391st BG dénués d'escorte. À bord de son Messerschmitt Bf 109 K-4, le jeune *Fähnrich* Adolf Tham, de la 10. *Staffel*, constate avec rage que ses armes de bord se sont enrayées. Il n'hésite pas une seconde et dirige son appareil droit sur le Martin B-26 S/N 42-107597 (codé 4L-P) du 574th BS piloté par le *1st Lieutenant* Ralph H. Lesmeister, le percutant volontairement ! (© Piotr Forkasiewicz)

© Copyright Caraktère.
Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

DÉCEMBRE 1944
QUATRE JOURS EN ENFER

17 décembre 1944. À peine digérée la surprise de l'offensive des *Panzer* la veille dans les Ardennes, tous les regards alliés se braquent dans le ciel en ce deuxième jour d'offensive allemande : un peu partout au-dessus du front percé et de ses arrières immédiats de l'Eifel, les chasseurs de la Luftwaffe apparaissent en force et font montre d'une pugnacité à laquelle Américains et Britanniques, pilotes comme fantassins, n'étaient plus habitués. Jamais depuis le 6 juin 1944 et le débarquement en Normandie, la Luftwaffe n'avait fait une telle apparition sur le front de l'Ouest. Récit – qui ne se prétend pas exhaustif – d'une journée de combats aériens acharnés au-dessus du champ de bataille ardennais au plus fort de l'offensive terrestre allemande.

EN septembre 1944, malgré la défaite de ses armées en Normandie et leur éprouvante retraite jusqu'aux frontières du Reich, Adolf Hitler pense déjà à reprendre l'offensive. Si la pression constante des troupes alliées ne lui permet pas de combler les pertes subies ni de réunir les divisions mécanisées désignées pour cette opération avant plusieurs semaines, à l'arrière du front, les usines allemandes tournent à plein régime pour fournir *Panzer* et avions de combat en vue de l'offensive à venir. Pendant ce temps, les généraux dressent – pour beaucoup en traînant les pieds – les plans de cette opération « Wacht am Rhein » qui aura finalement pour lieu les Ardennes. Dès le départ, le Führer compte y associer en nombre la Luftwaffe

▶Le Messerschmitt Bf 109 G-6/R6 de l'*Hauptmann* Ludwig Franzisket (43 victoires) photographié en vol dans les environs de Fels am Wagram en février-mars 1944, alors que la JG 27 opère dans le cadre de la défense du Reich (d'où la bande verte de fuselage). Le 15 décembre 1944, Franzisket a intégré le *Geschwaderstab* de la JG 27. (Bundesarchiv-Bild 101I-662-6659-37-Hebenstreit)

◀ Un Junkers Ju 88 S du I./KG 66 est préparé pour une mission sur le terrain de Dedelsdorf. (Coll. J.-L. Roba)

◢ Une chaîne d'assemblage de chasseurs Focke-Wulf Fw 190 à Kölleda, près d'Erfurt. L'effort produit par l'industrie aéronautique allemande à l'automne 1944 pour rééquiper la Luftwaffe en chasseurs est sans précédent. (US Nara)

pourtant sortie saignée à blanc de son été 1944 (à l'Est comme à l'Ouest, sans oublier sur le front de la défense du Reich), au point que nombre de stratèges alliés l'ont déjà enterrée… La journée du 17 décembre 1944 allait apporter à ces derniers un cinglant démenti.

UN REDRESSEMENT SPECTACULAIRE

Les archives allemandes, et notamment le compte-rendu relatif aux préparatifs de l'offensive des Ardennes remis aux Américains après la guerre par le *Major* Percy Ernst Schramm [1], officier et historien de renom chargé de tenir le journal quotidien des actes et décisions de l'Oberkommando der Wehrmacht (OKW, état-major de la Wehrmacht), sont clairs : la Luftwaffe est, dès l'instant où Hitler fait part de sa décision à ses généraux, étroitement intégrée à la future offensive qui se veut décisive. Les hauts responsables de la Heer insistent alors à chaque occasion pour que, durant l'avance des troupes, la supériorité des forces aériennes ennemies sur la Luftwaffe soit brisée et pour que cette dernière contribue directement aux combats terrestres [2].

Ainsi le 16 septembre 1944, le *Führer* ordonne au *Generalleutnant* Werner Kreipe, chef d'état-major de la Luftwaffe, de plancher sur la concentration des moyens aériens nécessaires à l'offensive. Parallèlement, il a donné des instructions pour que l'essentiel du matériel sortant des usines soit désormais réservé à son opération. De septembre à novembre, sous l'égide du ministre du Reich pour l'Armement et les Munitions Albert Speer, qui a très efficacement réorganisé la production, les chaînes d'assemblage allemandes se voient imposer une cadence démentielle, malgré les bombardements quotidiens des quadrimoteurs anglo-américains. Durant ces trois mois, *Panzer* et avions de combat sortent des usines à un rythme jamais atteint jusqu'ici. Pour rationaliser la production aéronautique, certains modèles d'appareils ont été purement et simplement abandonnés pour faire la place à d'autres types et notamment aux dernières versions de chasseurs : en septembre sortent les 40 derniers Messerschmitt Me 410, les 2 derniers Heinkel He 111, les 21 derniers Junkers Ju 87, les deux derniers Ju 352 et les 17 ultimes Henschel Hs 129. À la place, sont livrés par les constructeurs, rien que ce seul mois, pas moins de 3 375 chasseurs (dont 1 511 Bf 109, 885 Fw 190 et 19 Me 262) et 428 bombardiers (surtout des Ju 88).

[1] Percy Ernst Schramm, The Preparations for the German Offensive in the Ardennes (Sep to 16 Dec 1944), Historical Division, US Army, 1946, 281 p.

[2] Wilhelm Weiss, *Ardennenoffensive 1944 – Planung und Aufmarsch*, emplacement 246.

◀ Un Messerschmitt Bf 109 G-14 fraîchement sorti de l'usine Erla photographié durant l'hiver 1944-1945. Pas moins de 4 328 exemplaires de Bf 109 sont produits durant la période septembre-novembre 1944. (SDASM)

◣ Photographiée en plein vol durant le second semestre de 1944, une *Kette* de Bf 109 G-6 maniés par des élèves-pilotes dans une *Geschwader*-école de la chasse allemande, peut-être la JG 104. En prévision de l'offensive décisive à venir, il faut former des centaines de transfuges de l'aviation de bombardement, de celle de reconnaissance et de celle de transport ! (DR)

En octobre et novembre sont respectivement produits 3 299 et 3 407 avions de combat, soit 5 968 chasseurs et 738 bombardiers. Le total de cette seule période septembre-novembre 1944 est impressionnant : 4 328 Bf 109, 2 555 Fw 190 et 172 Me 262 sont sortis des chaînes [3] ! Du jamais vu.

Et comme il faut bien trouver les pilotes à placer aux commandes de ces milliers de chasseurs rendus disponibles, ces pics de production incroyables interviennent au moment même où la Luftwaffe fait l'objet d'une refonte majeure. L'Allemagne étant clairement sur la défensive, l'utilité de l'aviation de bombardement s'en trouve considérablement réduite, si bien que l'Oberkommando der Luftwaffe (OKL, état-major de la Luftwaffe) a annoncé en août la dissolution pure et simple de quatre *Kampfgeschwadern* (KG 1, KG 2, KG 3 et KG 77) dont les pilotes sont mutés dans la chasse et la transformation de six autres escadres de bombardement en escadres de chasse (KG 6, KG 27, KG 30, KG 40, KG 54 et KG 55), ces dernières conservant leur appellation d'origine mais avec la mention (J) pour *Jagd* (chasse). De fait, la KG 6 est devenue la KG(J) 6 sur Bf 109 G/K et Fw 190 A, la KG 27 la KG(J) 27 sur Bf 109 G et Fw 190 A, et ainsi de suite… Ces *Geschwadern* ont logiquement été réunies dans un même corps aérien, le IX. *Fliegerkorps (J)* du *Generalmajor* Dietrich Peltz formé le 13 novembre [4] dans le but de superviser cette conversion. Beaucoup d'aviateurs de groupes de reconnaissance sont également versés dans la chasse à cette époque. À noter que les « rampants » des unités dissoutes sont nettement moins vernis, puisqu'ils partent grossir les rangs des nouvelles *Volksgrenadier-Divisionen* de la Heer voire des divisions de la Waffen-SS sur le front… De l'atelier à l'infanterie de ligne, il n'y a qu'un pas que des milliers de mécaniciens et personnels jugés en excès sont contraints de faire en cet automne 1944.

Il n'en demeure pas moins que le maniement d'un monomoteur de chasse et l'assimilation de ses tactiques de combat sont une autre paire de manches pour des navigants issus des *Kampfgeschwadern* ou des *Aufklärungsgruppen* n'ayant été à ce jour aux commandes que de bimoteurs de bombardement ou d'avions de reconnaissance photographique. Or, ils suivent des cours de reconversion vite expédiés et n'ont pas toujours le temps de se familiariser correctement au pilotage d'un chasseur. Quant aux nouvelles recrues sortant des écoles de chasse, la pénurie d'essence et les besoins constants en hommes des unités ont pour conséquence de leur imposer des programmes accélérés : fin 1944, les « Nachwuchs » (jeunots) ne comptent plus que 30 à 50 heures de vol d'instruction à bord de la machine avec laquelle ils combattront, contre 225 heures en moyenne aux pilotes alliés [5]. D'autres chiffres évoquent un différentiel guère plus reluisant de 170 heures de vol totales (dont seulement 40 sur un avion de combat) pour un nouveau pilote de chasse allemand contre plus de 300 heures de vol totales (dont 170 aux commandes d'un modèle de combat) à son homologue allié [6]. Cet écart entre les deux camps est trop important pour qu'il puisse être comblé par des *Experten* encore en nombre mais au bout du rouleau, épuisés physiquement et moralement par leur engagement interrompu au front, au point que certains disparaissent régulièrement sur une

▲ Le *Generalleutnant* Adolf Galland, *General der Jagdflieger*, s'entretient avec le ministre de l'Armement Albert Speer qui a réussi le tour de force de réorganiser l'industrie militaire allemande en 1944. Victime d'intrigues de palais et de ses relations épouvantables avec Göring, Galland sera totalement écarté de l'offensive ardennaise, quand bien même il a contribué, en collaboration avec Speer, à en constituer le parc de chasseurs. (NAC)

faute d'inattention ou en commettant une erreur de débutant… Quelques-uns n'ont plus guère envie de se battre et ne volent plus beaucoup. Néanmoins, il reste un paquet d'as décidés aux postes clés des *Jagdgeschwadern* et, outre les coups d'éclat dont ils sont évidemment capables, ils distillent conseils et confiance à leurs nouvelles recrues.

Bien que la qualité des pilotes allemands laisse à désirer, le meilleur côtoyant le pire, les faits sont là. Début décembre 1944, la Luftwaffe s'est forgée une nouvelle jeunesse dans l'optique de sa participation à l'offensive ardennaise.

UNE CONCENTRATION DE MOYENS COMPARABLE AU 10 MAI 1940

Pendant ce temps, les préparatifs des opérations à venir vont bon train. Le 21 octobre 1944, Kreipe ordonne à la *Luftflotte Reich* de se préparer à céder six à sept *Jagdgeschwadern* et une *Schlachtgeschwader* au *Luftwaffenkommando West* du *Generalleutnant* Josef « Beppo » Schmid en prévision d'une future offensive. Ce même mois, le *Reichsmarschall* Hermann Göring demande au *Generalleutnant* Adolf Galland, *General der Jagdflieger* (inspecteur général de la chasse de jour), de constituer d'importantes réserves d'avions de chasse sur le front de l'Ouest en vue d'une grande bataille aérienne. En bénéficiant de l'incroyable pic de production atteint cet automne-là par les usines aéronautiques et en réorganisant les escadrilles de chasse, Galland réussit la prouesse de rassembler près de 3 000 chasseurs aux frontières occidentales du Reich sans savoir vraiment de quoi il retourne. Il pense initialement que c'est pour le *große Schlag* (gros coup) qu'il projette contre la 8th *Air Force*, à savoir une sortie massive de la chasse pour détruire 400 à 500 quadrimoteurs d'un seul coup, mais Hitler s'y est opposé. À la mi-novembre, l'as apprend juste que c'est en prévision d'une grande opération d'appui au sol et objecte que l'entraînement des pilotes est axé sur l'attaque des bombardiers ennemis, non sur la destruction des cibles terrestres. En vain, Galland est tenu à l'écart. L'opération « Wacht am Rhein » est en effet un secret bien gardé et seul un petit cercle d'officiers réunis autour du Führer a été mis dans la confidence (Galland ne le sera que la deuxième semaine de décembre !). Le 14 novembre, Göring transmet ses directives pour l'offensive à l'Ouest :

- attaque du II. *Jagdkorps* incorporant la 3. *Jagddivision* sur les aérodromes des chasseurs-bombardiers ennemis situés près de la ligne de front ;
- couverture aérienne au profit des forces terrestres pour leur octroyer une liberté de mouvement totale, mission encore plus importante et point essentiel sur lequel nous reviendrons ;
- intervention de la SG 4 au-dessus des points de passage sur la Meuse ;
- attaque par les bombardiers à réaction, avions d'attaque au sol nocturnes et chasseurs de nuit de la 3. *Jagddivision* des terrains d'aviation adverses.

Les préparatifs doivent être bouclés pour le 27 novembre et l'ensemble être opérationnel sous trois jours, étant attendu que ce qui tient désormais lieu de *große Schlag* (celui de Galland n'étant plus qu'un lointain souvenir…), autrement dit un raid massif sur les aérodromes ennemis pour anéantir au sol les *Jabos* alliés, sera lancé dès le premier jour de l'offensive terrestre ; raid qui sera combiné à une couverture aérienne permanente – tant que la météo le permet ! – au-dessus des *Panzer-Divisionen*.

[3] Ferenc A. Vajda & Peter Dancey, *German Aircraft Industry & Production, 1933-1945*, Airlife Publishing, 1998, p. 139-140.

[4] Par simple redésignation du *IX. Fliegerkorps* à la tête duquel Peltz se trouve depuis le 4 septembre 1943.

[5] Danny S. Parker, *To Win the Winter Sky : The Air War over the Ardennes, 1944-1945*, Combined Publishing, 1994, p. 100.

[6] David R. Mets, *Master of Airpower: General Carl A. Spaatz*, Presidio Press, 1988, p. 193.

Le 18 novembre, l'OKW confirme ces missions : « Dès que le temps s'améliorera, la principale tâche des formations de chasse sera de fournir une couverture aérienne à l'avance des unités de *Panzer* et sur leurs itinéraires. Une attaque surprise sur les aérodromes de la ligne de front des forces aériennes tactiques devra être exécutée » [7]. Le 11 décembre, le *Generalfeldmarschall* Walter Model, commandant du *Heeresgruppe B* chapeautant les trois armées qui seront engagées dans les Ardennes, détaillera le soutien qu'il attend de la Luftwaffe : appui de l'offensive de son groupe d'armées, reconnaissance visant à déceler les mouvements des réserves motorisées de l'ennemi, couverture aérienne au-dessus des axes de percée des *Panzer-Divisionen* et des voies d'approvisionnement, attaques des bases aériennes alliées proches du front, et enfin appui au sol limité aux bombardements des points clés et aux raids nocturnes sur les carrefours routiers/ferroviaires sous réserve de bonnes conditions météorologiques.
En plus du IX. *Fliegerkorps (J)*, le *Generalmajor* Dietrich Peltz commande depuis le 15 octobre le II. *Jagdkorps* auquel est confié l'exécution du *große Schlag*. À ce titre, il reçoit l'ordre de concevoir le plan de l'opération aérienne. Pour ce faire, il est secondé par l'*Oberst* Gordon Gollob, qui a été nommé chef du *Jäger-Sonderstab* (état-major spécial de la chasse) pour l'offensive des Ardennes. Sur les 3 000 chasseurs regroupés à l'Ouest par Galland, Hitler et Göring en ont affecté plus de la moitié, soit 1 770 (dont beaucoup de nouveaux Messerschmitt Bf 109 K-4 et Focke-Wulf Fw 190 D-9), au seul II. *Jagdkorps*. Autant dire que Peltz et Gollob ont fait main basse sur presque toute la chasse à l'Ouest, le reste des avions de chasse étant ventilé entre les secteurs plus calmes du front et la défense du Reich. Galland n'aura pas eu à un seul instant son mot à dire sur le « gros coup » en gestation. Le *General der Jagdflieger* n'est plus en odeur de sainteté auprès de l'état-major de la Luftwaffe : ses relations avec Göring sont devenues épouvantables et Gollob, qui convoite son poste, manigance en coulisses avec le tout-puissant *Reichsführer-SS* Heinrich Himmler pour prendre sa place, si bien que la Gestapo s'intéresse à son cas.
Totalisant donc près de 1 800 chasseurs, le II. *Jagdkorps* a sous son autorité quasiment onze *Jadgeschwadern* : JG 1 (qui n'arrivera que le 18 décembre), JG 2, JG 3, JG 4, JG 6, JG 11, JG 26, JG 27, JG 53, JG 77 et deux groupes de la JG 54. Ce déploiement est tel qu'il n'y aura plus guère que les JG 300, JG 301 et JG 400 pour défendre l'Allemagne face aux incursions des quadrimoteurs américains ! Le 5 décembre, Peltz réunit les commandants du *Jagdabschnittsführer Mittelrhein* (*Oberstleutnant* Hans Trübenbach), des 3. et 5. *Jagddivisionen* (*Generalmajor* Walter Grabmann et *Generalmajor* Karl Hentschel), ainsi que plusieurs *Kommodore* dans son PC d'Altenkirchen. Sous les yeux ébahis de son assistance, Peltz dévoile son plan. Afin que les *Panzer-Divisionen* qui s'élanceront dans les Ardennes ne soient pas inquiétées dans leur progression vers la Meuse, puis si tout se passe bien vers leur objectif final d'Anvers, il convient d'écarter durablement du ciel la menace importante que constituent pour les chars allemands et leurs colonnes de ravitaillement les *Jabos* anglo-saxons. L'objectif est d'asséner un coup

Le *Generalmajor* Dietrich Peltz (ici avec le grade d'*Oberst*) est le commandant du II. *Jagdkorps* en charge dans les grandes lignes de l'appui et de la protection des armées qui seront lancées dans les Ardennes et du *große Schlag* en particulier qui prend peu à peu la forme d'une attaque surprise des aérodromes belges et néerlandais accueillant les *Jabos* alliés. (DR)

Très proche du régime nazi, l'*Oberst* Gordon « Mac » Gollob (il avait alors rang de *Major* à l'époque de ce cliché) est chef du *Jäger-Sonderstab* pour l'offensive des Ardennes. Ayant le goût de l'intrigue, l'ancien *Kommodore* de la JG 77 œuvre en coulisses à la chute de Galland dont il convoite le poste de *General der Jagdflieger*. (DR)

Des Focke-Wulf Fw 190 A-8/R8 Sturmböcke du IV.(Sturm)/JG 3 sur le point de décoller pour une mission d'interception à l'automne 1944. Lourdement armée et blindée, cette version est prévue pour détruire les bombardiers quadrimoteurs et se révèle peu adaptée au combat chasseur contre chasseur. Certains pilotes en feront l'amère expérience en décembre 1944... (Coll. C. Goss)

Avec la mobilisation de presque onze *Jagdgeschwadern* sur le front de l'Ouest en prévision de la bataille des Ardennes, il ne reste quasiment plus que les JG 300 et JG 301 pour défendre le ciel du Reich face aux *Viermots* ! Ce Fw 190 A-8/R2 de la 8./JG 300 piloté par l'*Oberleutnant* Heinz-Dieter Gramberg se pose au retour d'une mission en décembre 1944. (Coll. C. Goss)

dévastateur à l'ennemi au moyen d'une sortie massive sur une quinzaine d'aérodromes alliés en Belgique et aux Pays-Bas, qui immobilisera durablement l'aviation tactique adverse et permettra aux *Panzer* de foncer vers le port belge sans avoir à s'en soucier. La pénurie en carburant empêche des sorties prolongées au-dessus du champ de bataille ardennais au-delà de quelques jours, d'où le choix de procéder à une seule mission d'ampleur pour frapper un grand coup. Cette offensive aérienne aux sérieux airs de *Totenritt* [8] est baptisée opération « Bodenplatte ». Lorsqu'il en est informé par Peltz et son chef d'état-major, l'*Oberst* von Heinemann, l'*Oberst* Hans-Joachim Herrmann, commandant de la 9. *Flieger-Division (J)*, émet des réserves, non pas concernant l'opération elle-même mais sur la nature de la cible. Il estime qu'il serait préférable de frapper les quadrimoteurs de bombardement – selon lui, plus faciles à détruire au sol que dans les airs – sur leurs aérodromes en Angleterre, au motif que leurs raids dans la bataille à venir pourraient couper les armées allemandes de leurs axes de ravitaillement à l'ouest du Rhin, au moyen de tapis de bombes déversés sur les goulets d'étranglement du trafic routier dans les collines ou sur les villes et villages situés sur les itinéraires de façon à créer des amas de ruines obstruant ces routes.

[7] John Manrho & Ron Pütz, *Bodenplatte, the Luftwaffe's Last Hope*, Hikoki, 2004, p. 7-8.

[8] La *Totenritt* ou « chevauchée de la mort » a pris place dans la culture militaire allemande à la suite de la bataille de Mars-la-Tour le 16 août 1870, lorsque la 12e brigade de cavalerie prussienne du général Adalbert von Bredow chargea l'artillerie française pour la faire taire : malgré son succès, près de la moitié de ses cavaliers (380 sur 800 !) furent fauchés par les mitrailleuses et les chassepots. Depuis, elle s'apparente en Allemagne à une attaque dont les conséquences prévisibles seront une victoire à la Pyrrhus.

Le Focke-Wulf Fw 190 A-8/R2 de Gramberg est parqué en bordure du terrain de Löbnitz quelques instants plus tard. Cet officier deviendra *Staffelkapitän* de la 5./JG 300 le 14 janvier 1945, avant d'être tué au combat le 24. Pendant la bataille des Ardennes, la *Reichsverteidigung* continue ! (Coll. C. Goss)

« Hajo » Herrmann serait d'avis d'affecter cette variante du *große Schlag* aux chasseurs de nuit et bombardiers bimoteurs de la Luftwaffe, mais il n'insiste pas, conscient que les forces terrestres ont besoin d'un appui aérien [9]. Peltz est de toute façon inflexible et entend attribuer « Bodenplatte » à la chasse – contrairement à un Herrmann désireux de faire jouer le beau rôle à la *Nachtjagd* et à l'aviation de bombardement – ce qui est paradoxal pour une grande figure des bombardiers. Cumulant les casquettes de commandant du II. *Jagdkorps* et du IX. *Fliegerkorps (J)*, Dietrich Peltz a débuté la guerre en tant que pilote de Stuka au sein de la StG 76 avant de passer sur Ju 88 avec la KG 77, puis d'exercer des commandements toujours relatifs à des missions particulières de bombardement horizontal (raids lointains, unités équipées de missiles…). C'est un spécialiste de l'appui tactique au sol, ce qui en fait un choix cohérent pour soutenir l'effort des 5. et 6. *Panzer-Armeen* sur le point d'être jetées dans la bataille, mais l'est-il pour diriger les opérations d'escadres de chasse ? Car, sitôt « Bodenplatte » exécutée dès le premier jour de l'offensive terrestre, les missions de supériorité aérienne au-dessus du champ de bataille face à l'aviation alliée qui n'aura pas été clouée au sol prendront la relève et les confier à un « bombardier » n'est peut-être pas ce qui est le plus indiqué. Autre questionnement de taille relatif aux inquiétudes initiales de Galland : est-ce bien judicieux d'attribuer des missions d'attaque au sol à des unités de chasse pure ? Assurément non, d'autant que

▶ Peltz cumule deux casquettes : celle de commandant du II. *Jagdkorps* et celle de commandant du IX. *Fliegerkorps (J)*, corps aérien supervisant la conversion des KG sur chasseurs et sur Me 262 pour certaines d'entre elles. L'un des motifs invoqués lors de la mutinerie des *Kommodore* de la chasse en janvier 1945 est que Peltz n'aurait volontairement pas engagé ses KG(J) sur les Ardennes, ce qui est faux. Non seulement, aucune n'était prête sur le plan opérationnel, mais une poignée de mitraillages ont été effectués par des Me 262 de la KG(J) 54 « Totenkopf » comme celui-ci. (Archives von Lutz)

◀ Un Messerschmitt Bf 109 G-6 du III./JG 53 est mis à l'abri des arbres au bord d'une piste à l'automne 1944. (Archives Aérojournal)

beaucoup des pilotes des onze JG concernées sont des novices, comme nous l'avons vu. Or, le pari est fait de donner l'occasion à ces innombrables « Nachwuchs », aux minces chances de survie une fois versés dans leurs unités, de se distinguer en détruisant des avions ennemis au sol, tâche qu'ils ne pourraient que très aléatoirement accomplir en combat aérien [10]. Quitte à leur imposer un rapide entraînement au mitraillage au sol. C'est ainsi qu'ULTRA intercepte un message de la 3. *Jagddivision* rapportant, courant décembre, que plusieurs *Gruppen* (I., III. et IV./JG 3, tous ceux de la JG 27 et le IV./JG 54) ont pratiqué des attaques à basse altitude sur des cibles d'entraînement et des avions factices, ainsi qu'un ordre du *Stab* de la JG 11 relatant le nombre d'attaques en rase-mottes réalisé par chacun de ses *Gruppen* [11]. De toute façon, en décembre 1944, la menace que font peser en permanence les marées de chars de l'Armée rouge sur le front de l'Est rend impossible le transfert à l'Ouest des *Schlachtgeschwadern* – sauf une, la SG 4 – spécialisées dans l'attaque au sol et plus adaptées à ces *Tiefangriffe* (mitraillages au sol). Se posait en outre le problème de la vulnérabilité de ces escadres d'assaut face à la chasse alliée maîtresse du ciel. C'est sûrement ce qui a incité Peltz à privilégier l'utilisation d'une partie de ses unités, en sus de leur mission première, pour la chasse-bombardement en appui des troupes au sol, puisque les décrypteurs alliés apprennent également que les appareils des JG 2, JG 4, IV./JG 3 et I./JG 27 ont été équipés de lance-bombes [12]. Côté allemand, il faut être réaliste et faire avec ce que l'on a. Du reste, personne ne fait la fine bouche : disposer de 1 800 chasseurs pour appuyer « Wacht am Rhein », depuis rebaptisée « Herbstnebel », est déjà un sacré miracle en soi ; personne n'aurait imaginé cela possible quelques semaines plus tôt. Le 16 décembre, les escadres de chasse/chasse-bombardement réunies sont réparties comme suit : 3. *Jagddivision* (JG 1, JG 6 et JG 26), *Jagdabschnittsführer Mittelrhein* (JG 2, JG 3, JG 4, JG 11, JG 27, JG 54 et JG 77) et 5. *Jagddivision* (JG 53 et SG 4). En réalité, la nomination du *Generalmajor* Peltz à la tête du II. *Jagdkorps* chapeautant ces trois grandes unités est moins le résultat des talents du général de 30 ans que du climat délétère à la tête de la *Luftwaffe*. Exécutant zélé, une qualité que Hitler lui-même apprécie chez l'officier, Peltz est dans les petits papiers d'un Göring aux yeux duquel Galland et les pilotes de chasse sont totalement déconsidérés. À l'inverse, l'aviation de bombardement jouit de toute la confiance du *Reichsmarschall* et passe au premier plan, ce que traduit la conversion des six KG(J) sur chasseurs sous l'égide du IX. *Fliegerkorps (J)* amené à empiéter sur les plates-bandes de la chasse. Bien que la transformation des pilotes de bombardiers sur Me 262 s'avère peu évidente (nombreux accidents mortels à l'entraînement), Peltz est conscient que le moindre renfort est bienvenu pour l'offensive à venir et puise donc les maigres forces à peu près disponibles dans son IX. *Fliegerkorps (J)* : il va ainsi mobiliser le I./KG(J) 54 « Totenkopf », dont l'équipement et l'entraînement en prévision de la défense du Reich sont les plus avancés, pour des missions ponctuelles de mitraillage au sol, notamment sur Trèves et Saint-Vith. Mais toute la bonne volonté de Peltz, sa docilité vis-à-vis du régime et sa solide expérience ne seront pas de taille à combler ses carences dans le domaine du maniement de *Jagdgeschwadern* entières à l'échelle stratégique. À cet égard, confier le II. *Jagdkorps* composé du gros de la chasse à l'Ouest à un bombardier pour ce qui est annoncé comme l'offensive de la dernière chance est une erreur funeste. L'historien Werner Girbig ne le dit pas autrement : « comme les semaines suivantes allaient le montrer, cette décision allait également avoir de graves conséquences » [13].

[9] Hajo Herrman, *Eagle's Wings, the Autobiography of a Luftwaffe Pilot*, Airlife Publishing Ltd, 1991, p. 245.

[10] Georges Leleux, *Bodenplatte, l'offensive de la dernière chance (1er janvier 1945)*, Batailles Aériennes n° 66, Lela Presse, octobre-décembre 2013, p. 25.

[11] John Manrho & Ron Pütz, *Bodenplatte, the Luftwaffe's Last Hope*, Hikoki, 2004, p. 10.

[12] Danny S. Parker, *To Win the Winter Sky: Air War over the Ardennes, 1944-1945*, Greenhill Books, 1999, p. 124.

[13] Werner Girbig, *Six Months to Oblivion, The Eclipse of the Luftwaffe Fighter Force*, Ian Allan Ltd, 1975, p. 46.

▶ Le Bf 109 K-4 *WNr. 330320* de la 10./JG 77 est l'appareil de l'*Unteroffizier* Heinrich Munninger qui sera tué à ses commandes par la DCA américaine au nord-est d'Anvers le 1er janvier 1945. Cliché pris à Neuruppin, juste avant le transfert de l'unité à l'Ouest. (E-N Archives)

◢ Un chasseur-bombardier Focke-Wulf Fw 190 F-8 de la SG 4, *Geschwader* qui ne va guère briller dans les Ardennes, alors que son rôle est jugé essentiel. (Coll. J.-L. Roba)

Borner l'activité aérienne prévue par la Luftwaffe à la seule opération « Bodenplatte » durant l'imminente offensive des Ardennes est pour le moins réducteur. Aviations de bombardement et de reconnaissance sont aussi présentes, en effectifs bien moindres, mais présentes quand même.

Trop vulnérable aux chasseurs ennemis de jour, la petite force de bombardiers mobilisée est confiée à la 3. *Fliegerdivision* du *Generalmajor* Sigismund von Falkenstein alignant d'un coté les bimoteurs Junkers Ju 88 et Ju 188 des I./KG 66 (22 appareils) et *Lehrgeschwader* 1 (45 appareils) qui se limiteront à des raids nocturnes afin d'éviter les interceptions, de l'autre les 42 jets Messerschmitt Me 262 de la KG 51 et les 16 Arado Ar 234 de l'*Einsatzstaffel* III./KG 76 (escadrille formée fin novembre sous les ordres du *Hauptmann* Diether Lukesch, *Staffelkapitän* de la 9./KG 76, elle comprend des pilotes de toutes les *Staffeln* du *Gruppe* et du *Stab* mais surtout de la 9. *Staffel* ; elle est rattachée à cette même KG 51) qui frapperont de jour car supposés pouvoir s'échapper facilement grâce à leur vitesse.

L'aviation tactique est présente en force, avec la totalité de la *Schlachtgeschwader* 4, spécialement rameutée du front de l'Est par l'OKL en prévision de l'offensive des Ardennes. Ses 130 Focke-Wulf Fw 190 F-8 ont la tâche primordiale, double, de briser les tentatives de contre-attaque blindée alliées sur les têtes de pont allemandes au-delà de la Meuse puis celles qui seront lancées contre les *Panzer-Divisionen* lorsqu'elles déferleront dans les plaines belges. Deux des trois *Gruppen* de l'escadre de l'*Oberstleutnant* Ewald Janssen ont été minutieusement préparés pour cette mission (le *Stab* et le I. *Gruppe* goûtent un repos bien mérité après une période d'intenses engagements en Prusse-Orientale). Les pilotes du II./SG 4 ont reçu un entraînement intensif aux attaques à la bombe à basse altitude par mauvais temps à Unterschlauersbach, tandis que le III./SG 4 est la toute première unité de la Luftwaffe à avoir été équipée des nouvelles roquettes antichars Panzerblitz 1 (Pb 1) et ses pilotes ont été formés à leur emploi par plafond bas du 4 novembre au 4 décembre, à raison de cinq vols chacun, sur le terrain d'Udetfeld [14]. L'*Oberleutnant* Alfons Schertl, de la 9. *Staffel*, un vétéran des III./ZG 26 et JG 51 bien loin de se douter qu'il s'agit de préparatifs pour une offensive à l'ouest, raconte cette instruction à l'usage des Panzerblitz :

« […] on m'affecta dans un groupe de bombardement [le III./SG 4] basé en Silésie sur un terrain d'essai où le personnel s'initiait à l'emploi d'armes nouvelles.

Pour la première fois dans les annales de l'aviation allemande, des avions lançaient des fusées contre des objectifs à terre. Au fond, l'idée n'était pas mauvaise ; les indications ne manquaient pas sur la meilleure façon de s'y prendre pour transformer en tas de ferraille les T-34 et les Staline, mais elles restèrent précisément ce qu'elles étaient, c'est-à-dire des indications. La pratique se chargea de faire mentir la théorie ; il ne pouvait guère en être autrement, c'est la règle. […]

Sous les plans du « long nez » [sic], on avait disposé des supports auxquels étaient fixées des fusées. Une poussée sur le bouton de mise à feu et les engins, allumés électriquement, partaient. Au début, les fusées n'avaient guère qu'un effet moral, car la plupart des pilotes mettaient régulièrement à côté de la cible. Vint un jour où un « génie » se dit qu'à basse altitude les chances d'atteindre l'objectif devaient être plus grandes. La trajectoire s'en trouva rectifiée, l'angle de chute réduit et les possibilités d'emploi s'accrurent en proportion.

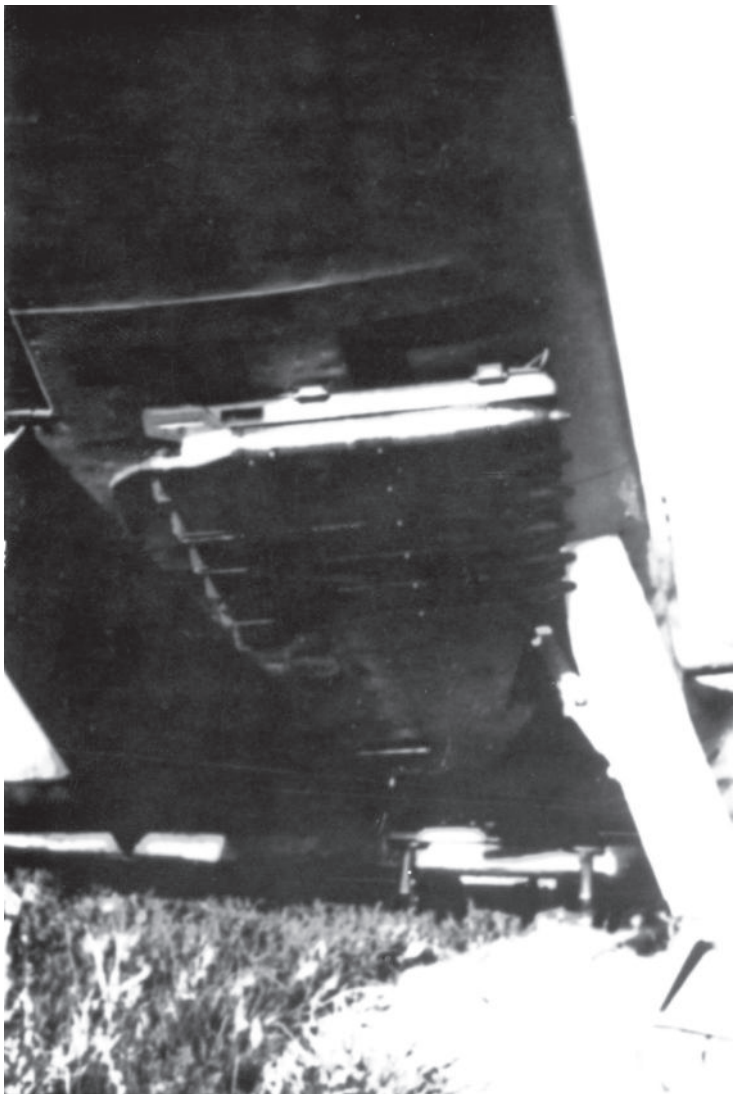
Quand le nouveau groupe fut suffisamment convaincu de l'efficacité du procédé et que les chars-cibles eurent été transpercés par les fusées d'exercices, arriva le premier ordre de mission » [15].

En complément de la SG 4, trois *Nachtschlachtgruppen* exécuteront des attaques de harcèlement nocturnes sur les colonnes et concentrations de troupes alliées pour empêcher la montée en ligne des renforts sur les flancs des *Panzer* : les NSGr 1, NSGr 2 (une cinquantaine de bombardiers en piqué Junkers Ju 87 D-3/D-5/D-8 *Stuka* dans chaque groupe, plus une quinzaine de biplans Arado Ar 66 et Gotha Go 145 au NSGr 2) et NSGr 20 (une quarantaine de chasseurs-bombardiers Fw 190 F-8/G-3). Ce dernier groupe d'attaque au sol nocturne intègre en outre cinq Fw 190 F-8 du *Sonderverband Einhorn*, une unité spéciale de la KG 200 – en cours de

[14] Henry L. de Zeng IV & Douglas G. Stanley, *Dive-Bomber and Ground-Attack Units of the Luftwaffe 1933-1945, volume 2*, Classic Publications, 2013, p. 267-275 / John Weal, *Luftwaffe Schlachtgruppen*, Osprey, 2003, p. 99.

[15] Peter Henn, *La dernière rafale*, Marabout Junior, p. 132.

[16] Dr. Theo E.W. Boiten & Roderick J. MacKenzie, *Nachtjagd War Diaries, an Operational History of the German Night Fighter Force in the West, volume 2: April 1944-May 1945*, Red Kite, 2008, p. 196.



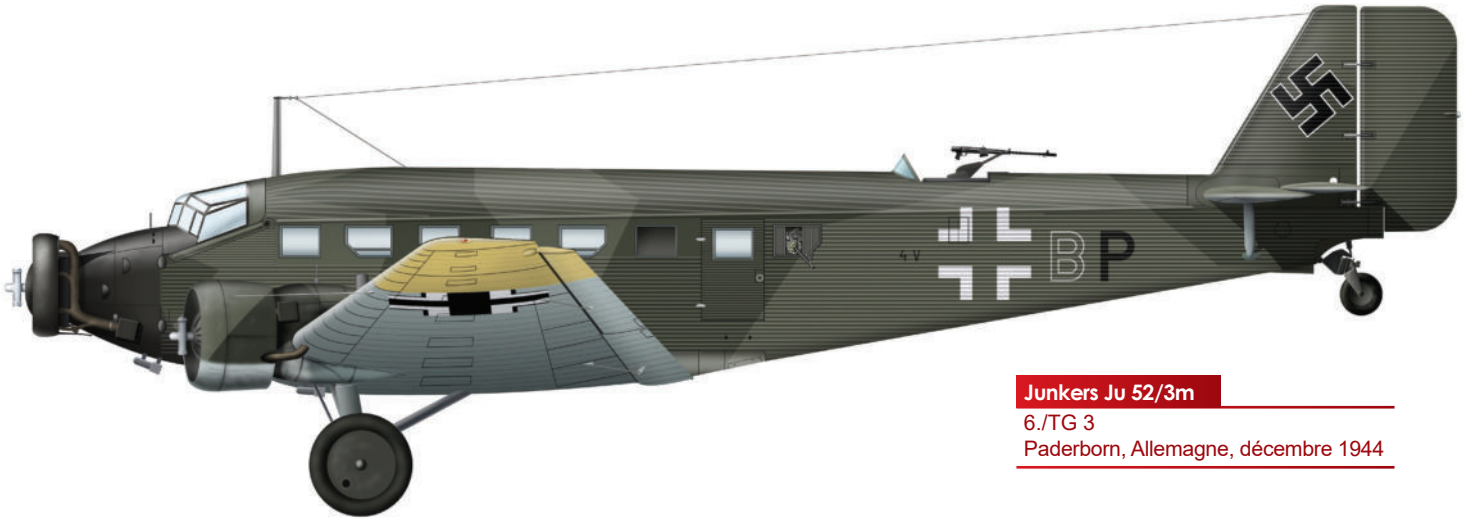
conversion en 13./KG 200 – venue d'Italie et basée à Bonn-Hangelar, qui est chargée d'attaquer de nuit avec des bombes lourdes (1 000 à 1 800 kg) des objectifs importants, comme les ponts en zone ennemie situés sur les ailes des armées allemandes lancées dans les Ardennes. Ces trois *Gruppen* et le *Sonderverband Einhorn* forment le *Gefechtsverband Hallensleben* chapeautant les attaques au sol de nuit en appui du *Luftwaffenkommando West*.

À l'instar de la chasse de jour, la *Nachtjagd* est grandement sollicitée pour l'offensive. Davantage que les classiques missions d'interdiction du champ de bataille de nuit, les 140 bimoteurs équipés de radar des *Nachtjagdgeschwadern* (NJG) concernées assureront des *Nachtschlachteinsätze*, raids nocturnes de mitraillage et de bombardement (pour les avions équipés ou pourvus en atelier de râteliers à bombes ETC 500), missions très peu goûtées des équipages peu habitués au vol à basse altitude et auxquels ils sont insuffisamment entraînés. Les bimoteurs dotés de lance-bombes emportent généralement deux conteneurs AB 250 ou AB 500 bourrés de sous-munitions antipersonnel SD 1 ou SD 10. En tout, dix-sept *Gruppen* des NJG 1, NJG 2, NJG 3, NJG 4, NJG 5 et NJG 6 se relayeront durant toute la bataille des Ardennes pour exécuter des attaques au sol de nuit contre les convois terrestres alliés montant au front [16]. Mais les missions de ces *Nachtjäger* ne s'arrêtent pas là, puisque les Bf 110 et Ju 88 des NJG étoufferont les bruits de moteur des *Panzer* lors de la mise en place des divisions terrestres depuis le massif de l'Eifel et couvriront de nuit leurs zones de rassemblement face aux raids aériens de la RAF.

En prévision de l'opération « Stösser », les II./TG 3 et III./TG 4 sont temporairement placés sous l'autorité du II. *Jagdkorps*.

◀ La SG 4 est la toute première unité de la Luftwaffe à mettre en œuvre une *Wunderwaffe* d'un nouveau genre : la roquette antichar Panzerblitz 1, qui se veut l'équivalent allemand de la fusée britannique RP-3 qui a tant terrifié les équipages de *Panzer* (à défaut de leur causer les pertes faramineuses souvent clamées...) en Normandie. Le résultat sera loin des attentes à cause du commandement déficient à la tête de la SG 4. (E-N Archives)

▼ Photographié plus tard dans la guerre, un Fw 190 F-8 désossé de la 13./KG 200, ex-*Sonderverband Einhorn*. (Coll. J.V. Crow)



Junkers Ju 52/3m
6./TG 3
Paderborn, Allemagne, décembre 1944

Mis en alerte le 7 décembre, les deux *Gruppen* de Junkers Ju 52 gagnent, *Staffel* par *Staffel*, les aérodromes de Paderborn, Bad Lippspringe, Senne I et Senne II les deux jours suivants, à la faveur de l'obscurité (ceux de Senne, plus sommaires, servent uniquement au parcage des « Tantes Ju »). Sitôt arrivés, les trimoteurs sont camouflés pour ne pas éveiller les soupçons de l'ennemi – dont les avions peuvent survoler certains terrains allemands plusieurs fois par jour – sur l'opération aéroportée en préparation. Les communications relatives à « Stösser » sont interdites par téléphone et ne se font que par estafettes ; quant aux officiers des deux groupes de transport et du *Kampfgruppe* parachutiste « von der Heydte », ils ne sont autorisés à entrer en contact pour coordonner leurs missions respectives que le 10 décembre.

À l'échelon supérieur, le *Luftwaffenkommando West*, qui chapeaute toutes ces unités, dispose pour la reconnaissance du *Fernaufklärungsgruppe* 123, des *Nahaufklärungsgruppen* 1 et 13 sur Bf 109, de l'*Einsatzkommando Braunegg* avec cinq Me 262 A-1, mais il sollicite surtout les six Me 262 A-1a/U3 du *Kommando Panther* ainsi que les Arado Ar 234 des *Kommandos Sperling* et *Hecht* pour des reconnaissances photographiques au-dessus du futur théâtre des opérations afin de repérer la disposition des troupes américaines et au-dessus des points de passage des *Panzer* sur la Meuse. En tout, 65 avions de reconnaissance sont déployés. En marge, les bimoteurs de reconnaissance des unités météorologiques *Wetterkette* « Rhein-Main » (formée le 1er septembre) et *Wekusta 1./OKL*, dont les données ont déjà contribué à fixer la date de l'offensive, poursuivent leurs vols au-dessus de la France et de la côte de la mer du Nord pour faire des relevés permettant de se tenir au courant de l'évolution du temps. Enfin, une station météo a été spécialement implantée sur l'île de Spitzberg : elle transmettra ses relevés à la *Heer* et la *Luftwaffe* tout au long de l'offensive des Ardennes.

Le soir du 15 décembre, veille de l'offensive voulue par Hitler à l'Ouest, la Luftwaffe aligne donc pour « Herbstnebel » pas moins de 1 910 chasseurs diurnes et nocturnes

et environ 410 bombardiers (et chasseurs-bombardiers) diurnes et nocturnes, contre respectivement 1 264 chasseurs et 1 444 bombardiers le 10 mai 1940 sur ce même secteur du front de l'Ouest. Par comparaison, l'USAAF dispose à la même date de 2 452 chasseurs (1 102 à la 8th *Air Force*, 988 à la 9th *Air Force* et 362 à la 1st *Tactical Air Force*) et la RAF de 1 582 chasseurs [17]. Néanmoins, la performance allemande mérite d'être soulignée, au même titre que la défaillance totale du renseignement allié, assurément l'un de ses plus gros fiascos de toute la guerre. En effet, le nombre de chasseurs alignés par les Allemands à l'Ouest est alors estimé tout au plus à 850 appareils, alors que la Luftwaffe en a massé près de 2 000 rien que pour l'offensive ardennaise ! Il faut dire que le secret est bien gardé, constituant, à l'inverse, l'une des plus belles réussites d'opération de déception allemande de la guerre. Hitler a interdit l'usage de la radio pour les préparatifs d'« Herbstnebel », les messages devant être transmis par téléphone, téléscripteur ou estafette. L'officier contrevenant s'expose au peloton d'exécution, et pour s'assurer du respect de cette consigne, le SD et la Gestapo veillent au grain. Si la Heer se plie à la lettre à cet ordre et ne laisse absolument rien filtrer (il faut dire que les exécutions ayant suivi l'attentat des généraux du 20 juillet ont convaincu sans peine que le Führer n'hésiterait nullement à mettre sa menace à exécution), la Luftwaffe se montre nettement plus « bavarde » en recourant en quelques occasions au tandem radio/Enigma. Certes, les *Jagdgeschwadern* ont gagné leurs nouveaux aérodromes en volant à très basse altitude et en maintenant un silence radio absolu. Et lors de leur départ pour le front, les opérateurs des transmissions sont restés un temps en arrière afin de maintenir un flot continu de fausses communications radios en vue de faire croire à l'ennemi que les

▶ L'*Hauptmann* Franz Menzel, *Staka* de la 9./JG 77, prend place dans l'habitacle d'un autre Messerschmitt Bf 109 K-4, le *WNr. 330204* « 1 blanc », toujours à Neuruppin en décembre 1944. Cet appareil sera perdu lors de l'opération « Bodenplatte ». (E-N Archives)

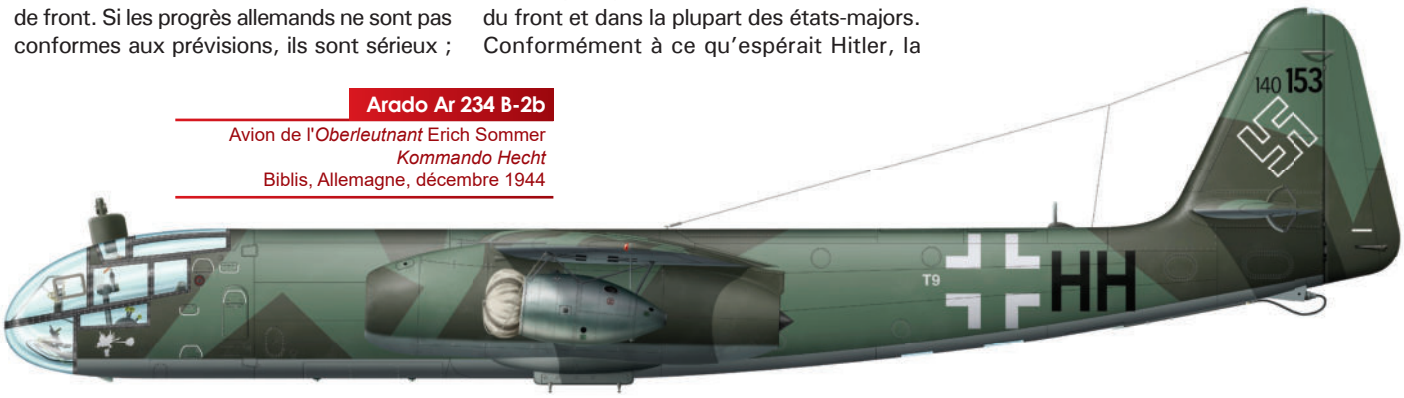
◣ Un chasseur-bombardier Messerschmitt Me 262 A-2a Sturmvogel (le 9K+YH) de la 1./KG 51 « Edelweiss », escadre qui n'a réellement qu'un seul *Gruppe* opérationnel et dont les aérodromes de Rheine et Hopsten sont – alors que le ciel est bleu ailleurs – souvent recouverts par un plafond bas, si bien que les interventions de ses jets sont rares durant la bataille des Ardennes. (E-N Archives)

escadrilles étaient toujours basées là où elles se trouvaient encore quelques heures plus tôt. De même, une fois sur leur nouveau terrain, les pilotes partant en mission sont astreints au silence radio à chaque vol pour ne pas dévoiler la présence de leur unité. Toutefois, en dépit de toutes ces précautions, le transfert de la majorité des JG vers le front ardennais est bel et bien décelé par ULTRA grâce à l'interception et au décryptage de plusieurs messages radios de la Luftwaffe. Le 14 novembre, le rassemblement à l'Ouest d'unités de chasseurs sans leurs insignes de *Geschwader* ni marques d'escadrille est signalé. Mais curieusement, les services alliés interprètent ces interceptions radios comme un simple renforcement de la défense aérienne de la Ruhr, bassin industriel du Reich. Début décembre, Bletchley Park rapporte pourtant que des messages insistant sur le fait qu'Anvers et les points de passage sur la Meuse demeurent la priorité des détachements d'Arado Ar 234 (de reconnaissance) ont été captés. Les rapports sur les exercices de mitraillage au sol pratiqués par les JG 3, JG 11, JG 27 et JG 54 n'interrogent pas plus. Enfin, le déploiement à l'Ouest d'une *Schlachtgeschwader* (la SG 4) est répercuté en haut lieu. Le transfert depuis l'*Ostfront* vers le *Westfront* d'une escadre toute entière de chasseurs-bombardiers est un fait suffisamment rare pour être noté et il aurait dû sérieusement alarmer les Alliés… Il n'en est rien ! Aucun de ces indices ne leur met la puce à l'oreille : tout le monde semble penser que la bête est déjà morte et que la Luftwaffe ne constitue plus la moindre menace. Sur ce coup-là, le renseignement militaire anglo-saxon est en dessous de tout.

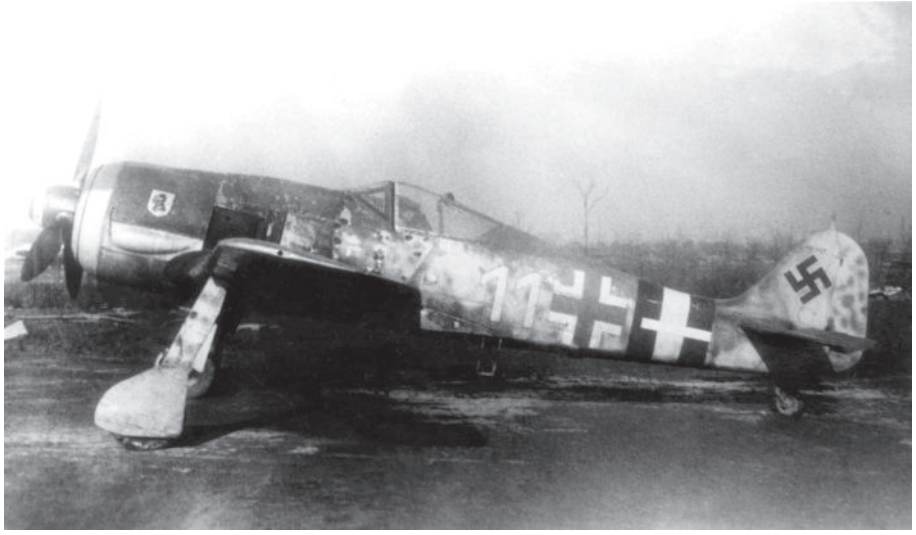
16 DÉCEMBRE : LE RENDEZ-VOUS MANQUÉ

Le samedi 16 décembre 1944, à la surprise générale des Alliés, les 7. *Armee*, 5. et 6. *Panzer-Armeen* enfoncent les lignes américaines dans les Ardennes sur 110 km de front. Si les progrès allemands ne sont pas conformes aux prévisions, ils sont sérieux ; les pertes de l'US Army sont très lourdes et la brèche ouverte par les *Volksgrenadiere* aux *Panzer* suffisamment inquiétante pour qu'un vent de panique souffle en certains secteurs du front et dans la plupart des états-majors. Conformément à ce qu'espérait Hitler, la météo épouvantable empêche les *Jabos* de décoller et d'attaquer ses colonnes motorisées se ruant vers la Meuse : le IX *Tactical Air Command* (affecté à la 1st *Army* du général Hodges frappée de plein fouet) n'effectue que 90 sorties et le XIX TAC (en appui de la 3rd *Army* du général Patton) 237. Il faut dire que le temps est très nuageux avec un plafond bas, brumeux par endroits, de la pluie et bruine tombe par intermittence, et des petites chutes de neige sont également signalées sur les Hautes Fagnes, plateau boisé culminant à presque 700 mètres sur lequel les Junkers Ju 52 auraient dû larguer au cours de la nuit les 870 parachutistes du *Kampfgruppe* « von der Heydte ». Des pannes d'essence le 15 au soir ont néanmoins retardé les convois de camions des *Fallschirmjäger*, si bien que cette opération « Stösser » a dû être repoussée à la nuit suivante. Si le temps ne permet pas aux chasseurs-bombardiers alliés d'intervenir au-dessus de la percée, il en va bien évidemment de même du côté allemand.

[17] William Wolf, *USAAF Jabos in the MTO and ETO, American Fighter-Bombers in World War II*, Schiffer Publishing, 2003, p. 326.



Arado Ar 234 B-2b
Avion de l'*Oberleutnant* Erich Sommer
Kommando Hecht
Biblis, Allemagne, décembre 1944



Dans ces conditions, le *Generalmajor* Peltz reporte « Bodenplatte », l'attaque de grande envergure contre les aérodromes de l'aviation tactique ennemie en Belgique et aux Pays-Bas. Impossible en effet de lancer cette vaste opération aérienne avec une météo pareille. Le commandant du II. *Jagdkorps* la repousse à un jour où la météo sera plus favorable. Les faits lui donnent raison. Le ciel est tellement bouché ce jour-là que la chasse aux ordres du *Luftwaffenkommando West* se limite à 165 sorties, dont seulement 58 au sein du II. *Jagdkorps* ! L'activité de la Luftwaffe se résume donc à quelques apparitions au-dessus de la fournaise ardennaise. Lors d'une mission de chasse aux *Jabos* sur l'axe Aix-la-Chapelle–Saint-Vith, le II./JG 2 tombe sur des Lancaster escortés par des Lockheed P-38 Lightning et revendique quatre victoires dont deux quadrimoteurs britanniques. Seules deux autres escadres se risquent sur le champ de bataille. Le III./JG 26 fait décoller deux *Schwärme* afin d'éloigner d'éventuels chasseurs-bombardiers alliés des *Panzer*, mais ni l'un ni l'autre ne fait la moindre rencontre. Il en va de même pour la JG 4 qui met également en l'air quelques avions pour de la *Jabojagd* (chasse aux *Jabos*), sans autre péripétie qu'un Fw 190 du II.(Sturm) *Gruppe* endommagé sur accident. Presque toutes les autres sorties ont lieu en marge des Ardennes où la météo est à peine plus clémente. C'est le cas par exemple de la JG 53, dont les II. et II. *Gruppen* envoient quelques avions opérer en *Freie Jagd* (chasse libre) dans le secteur Haguenau–Strasbourg. La « Pik As » perd à cette occasion cinq Bf 109 au contact de P-47 Thunderbolt. Deux pilotes portés disparus reviendront toutefois blessés à leur base longtemps après l'atterrissage de leurs camarades. Le reste des vols accomplis par la *Tagjagd* concerne les derniers groupes de chasse à rejoindre leurs aérodromes à l'arrière du front. Il en est ainsi du III./JG 77 de l'*Hauptmann* Armin Köhler qui, le matin même, lors du briefing, a gonflé à bloc ses jeunes pilotes : « des milliers de *Panzer* sont en mouvement à l'Ouest… La Luftwaffe doit appuyer la Heer. Pilotes, tous les yeux allemands sont rivés sur vous ! » [18].

À la nuit tombée, dans cette véritable « purée de pois », les unités allemandes habituées au PSV (pilotage sans visibilité) sont supposées davantage tirer leur épingle du jeu, mais le mauvais temps est tel que le nombre de sorties n'est pas à la hauteur des espérances du *Gefechtsverband Hallensleben*, même si celui-ci parvient à mettre en l'air 141 avions des NSGr 1, NSGr 2 et NSGr 20, soit à peine une vingtaine de sorties de moins que la *Tagjagd* au cours de la journée, ce qui est fort honorable. L'*Oberstleutnant* Rudolf Hallensleben a ordonné le décollage de cinq vagues successives de façon à produire un roulement de frappes aériennes sur les colonnes motorisées, trains et concentrations du V *Corps* du *Major General* Leonard T. Gerow montant vers le front ardennais sur l'axe Aix-la-Chapelle–Eupen et dans le secteur de Monschau. Ainsi, à partir de 17h15, 18 Fw 190 du NSGr 20 passent à l'action dans les secteurs d'Aldenhoven et de Zweifall, et un appareil isolé s'en prend à des cibles dans la région de Stavelot. À partir de 20h06, 29 Fw 190 du NSGr 20 attaquent de nouveau sur les secteurs de Sittard, Eupen, Liège, Maastricht et Aldenhoven. Six minutes plus tard, 20 des 21 Ju 87 du NSGr 2 bombardent du côté de Maastricht, Verviers,

[18] Danny S. Parker, *op. cit.*, p. 142.

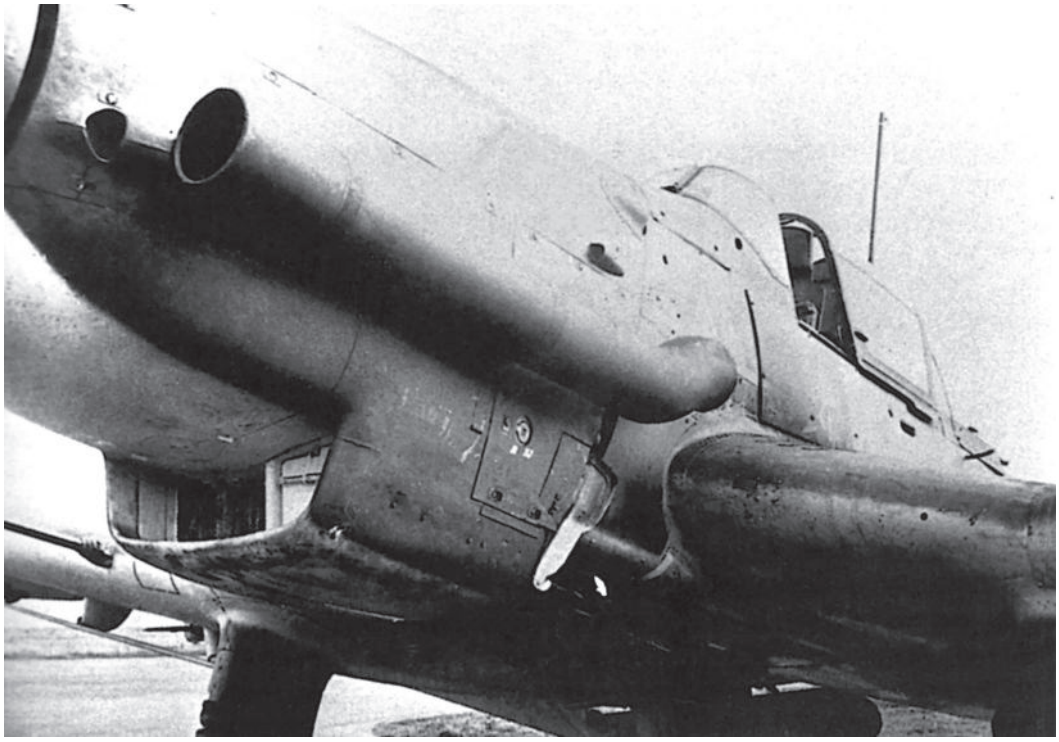
◀ **En haut :** 16 décembre 1944 à l'aube. La stupeur est totale dans le camp allié. Personne ne s'attendait, à une semaine de Noël, à une offensive d'une telle violence de la part d'une Wehrmacht décrite unanimement comme à l'agonie. Et pourtant, les faits sont là : en plusieurs endroits du front ardennais, les succès des troupes allemandes, profitant du mauvais temps qui éloigne les *Jabos*, sont probants les trois premiers jours et trois divisions américaines (28th *Infantry*, 106th *Infantry* et 7th *Armored Divisions*) ainsi que le 14th *Cavalry Group* seront quasiment détruits par les *Panzer*. Seuls les verrous américains (à Elsenborn) et les errements de certains généraux (Bayerlein à Bastogne) empêchent les Allemands de renouer avec la *Blitzkrieg*. Ici, un char lourd Tiger II du *Kampfgruppe* « Peiper » (1. *SS-Panzer-Division* « LSSAH ») surmonté de parachutistes de la 3. *Fallschirmjäger-Division*. Comme le montre leurs visages tout sourire, le retour à l'offensive confère un moral d'acier tant aux *Landser* qu'aux pilotes de la Luftwaffe. (Criticalpast)

▲ Les NJG (escadres de chasseurs de nuit) sont elles aussi mobilisées en nombre pour plusieurs types de mission dans le cadre de l'offensive : outre les habituelles interceptions des bombardiers de la RAF, cela comprend la dissimulation par leurs moteurs de la mise en place des unités terrestres roulant de nuit à l'approche de l'opération « Herbstnebel », des attaques au sol nocturnes, de l'aide à la navigation, etc. On voit ici le Ju 88 de l'*Oberleutnant* Walter Briegleb, *Staka* de la 7./NJG 2. (Coll. J.-L. Roba)

Limbourg, Hasselt, Eupen et Eschweiler. Plus tard dans la nuit, sur les 18 Junkers du *Gruppe* parés à redécoller de Cologne-Ostheim, 17 attaquent de nouveau ces objectifs à partir de 0h18. Entre 2h09 et 3h45, 12 *Stuka* du NSGr 2 sont de retour toujours sur ce même secteur pour y poursuivre les raids de harcèlement. Il en coûte en tout au 1./NSGr 2 trois Junkers : le Ju 87 D-5 « D3 + KH » (*WNr. 141797*) de l'équipage *Feldwebel* Leonhardt/*Unteroffizier* Göttmann touché au moteur par la DCA alors qu'il attaquait dans le secteur Aix-la-Chapelle–Eupen (posé en urgence à Erkensruhr ; pilote indemne et mitrailleur blessé), le Ju 87 D-5 « D3 + QH » (*WNr. 131306*) de l'équipage *Feldwebel* Firlus/*Unteroffizier* Lücke atteint dans la queue par des tirs venus du sol alors qu'il sillonnait la région Aix-la-Chapelle–Echsweiler (équipage parachuté derrière les lignes ennemies mais parviendra à regagner les positions de la 363. *Volksgrenadier-Division* le 20 décembre), et le Ju 87 D-3 « D3 + OH » (*WNr. 31369*) du tandem *Unteroffizier* Reinhard Brühne/*Obergefreiter* Heinz Janke parti en maraude dans la région Aix-la-Chapelle–Eupen et abattu (crashé à Sinzenich ; ses deux occupants tués) par le chasseur de nuit P-61 Black Widow « Borrowed Time ». Ce dernier est manié par les *1st Lieutenant* Herman E. Ernst (pilote) et *2nd Lieutenant* Edward H. Kopsel (radariste) du 422nd *Night Fighter Squadron* ; Ernst narre cette victoire : « Notre mission était de patrouiller le secteur entre les lignes de front du VII *Corps* et le Rhin. À ce moment-là, nous avions un V-1 et un Me 110 à notre actif.

◀ **Au milieu :** Alignement à Neuruppin, pour le décollage, de Bf 109 K de la 11. *Staffel* du III./JG 77. On voit ici l'avion du *Feldwebel* Karl-Heinz Böttner, vétéran des campagnes d'Afrique, de Sicile et d'Italie, et titulaire de 25 victoires. (Coll. Böttner via J.-L. Roba)

◀ **En bas :** Le célèbre Focke-Wulf Fw 190 A-8/R2 « 11 blanc » (*WNr. 681497*) de la 5.(Sturm)/JG 4 posé à Saint-Trond le 1er janvier 1945 par le *Gefreiter* Walter Wagner après avoir été légèrement touché par la DCA. Cet avion est engagé dans le ciel ardennais les semaines précédant sa capture par le 404th FG. (Coll. C. Goss)



▶ Les Junkers Ju 87 D-3N et D-5N (notez les cache-flammes typiques de ces versions) des NSGr 1 et 2 sont grandement sollicités pour des actions de harcèlement nocturne, mais des pertes sont subies à cause de la DCA et des P-61 Black Widow. (DR)

Junkers Ju 87 D-5N *Stuka*
NSGr 1
Bönninghardt, Allemagne, décembre 1944

▶ Un « Tante Ju » de l'opération « Stösser » descendu près de Jülich par le 29th *AAA Battalion*. Des soldats américains arrivent pour inspecter le site du crash. Quinze *Fallschirmjäger* du *Kampfgruppe* « von der Heydte », un médecin et le pilote du trimoteur ont été tués à son bord. (US Nara, via J.-L. Roba)

▶ Marchant au milieu des débris et des corps de parachutistes allemands, ces *GIs* inspectent l'épave du Junkers Ju 52 de la photo précédente abattu à Jülich. (US Nara, via J.-L. Roba)

◀ Sous les arbres bordant le terrain de Zellhausen, un He 111 H-20 de la 1./TG 30 est préparé pour une mission. Dans la cadre de « Stösser », ce *Gruppe* largue des mannequins parachutistes la nuit du 16 au 17 décembre pour faire diversion derrière les lignes américaines. (Coll. J.-L. Roba)

Peu après notre arrivée sur le secteur attribué, le GCI [centre de contrôle aérien terrestre] nous a dit qu'ils avaient un contact à 12 miles de distance [20 km] et il ne nous a pas fallu longtemps pour réduire cet écart à un mile [1,6 km]. Nous sommes descendus plus bas et avons découvert qu'il s'agissait d'un Junkers Ju 87. Il a immédiatement entamé une violente manœuvre évasive qui nous a obligés à nous rapprocher à 400 pieds. J'ai tiré quelques obus de 20 mm qui ont mis le feu à l'emplanture des deux ailes. J'imagine que les deux réservoirs de carburant ont été touchés ; l'appareil est parti dans un virage serré en spirale et a explosé en touchant le sol. Aucun parachute n'a été observé. Cela m'a vraiment étonné de voir ce que nos 20 mm pouvaient faire à n'importe quel avion ! » Un quatrième Ju 87 du NSGr 2 rentre endommagé par les rafales d'un chasseur ennemi. Enfin, le NSGr 1 est plus tardivement engagé au cours de la nuit en guise de sixième et dernière vague, 23 de ses 25 Ju 87 D étant impliqués à partir de 4h35 dans des attaques au sol toujours exécutées sur les mêmes secteurs.

Les monomoteurs des *Nachtschlachtgruppen* sont imités par des chasseurs de nuit de la NJG 2 mitraillant les convois aux mêmes endroits, faisant monter le total de ce 16 décembre à 300 sorties qui s'étendent cette nuit-là jusqu'aux troupes de l'US Army stationnées à Bastogne. À noter également des raids du II./LG 1 du côté de Sittard, le Junkers Ju 88 S-3 codé L1 + HP du *Leutnant* Berthold Michael, de la 6. *Staffel*, se vautrant à l'atterrissage à Ahlhorn en raison des coups encaissés de la DCA. Côté américain, l'activité de la Luftwaffe, pourtant limitée, en surprend plus d'un. À la vue des bombes allemandes s'abattant sur son secteur, le *Major General* Gerow, dans son quartier général d'Eupen, secoue soudainement la tête en demandant : « Que font ces salauds de Huns ? », exprimant à haute voix ce que ses subordonnés pensent tout bas [19]

Et Gerow n'est certainement pas au bout de ses surprises. À 23 heures, une fiévreuse activité règne sur le tarmac des aérodromes de Paderborn et Bad Lippspringe. Les 870 parachutistes du *Kampfgruppe* de l'*Oberstleutnant* Friedrich-August *Freiherr* von der Heydte se pressent aux portes des 112 Junkers Ju 52 du II./*Transportgeschwader* 3 de l'*Oberstleutnant* Otto Baumann et du III./TG 4 du *Major* Hans Brambach chargés de les larguer sur leur objectif : le carrefour de la Belle-Croix, sur les Hautes Fagnes alors recouvertes d'une petite couche de neige, qui doit être tenu pour empêcher l'arrivée de renforts américains à Elsenborn jusqu'à l'arrivée de l'aile droite de la 12. *SS-Panzer-Division* « Hitlerjugend ». Ce sera le tout premier saut de nuit opérationnel de l'histoire des *Fallschirmtruppen*.

Pendant que les Heinkel He 111 du TG 30 larguent 300 mannequins parachutistes davantage à l'est, du côté de la crête d'Elsenborn, afin de faire diversion et tromper l'ennemi, le premier trimoteur de la flotte de

« Tantes Ju » prend son envol juste avant minuit. Le décollage se passe plutôt bien, puisqu'un seul d'entre eux (le « 4V + KN » *WNr. 7251* de la 5./TG 3), ayant du mal à s'arracher du sol en raison de la surcharge, se vomit en bout de piste à Paderborn en faisant un unique blessé léger à bord. Guidés par les projecteurs de la Flak puis par 15 Focke-Wulf Fw 190 du NSGr 20 (*Major* Dahlmann) aux mains de pilotes expérimentés, qui gardent leurs feux allumés pour mener la formation dans l'obscurité, les trimoteurs se dirigent vers le sud-ouest. La présence des *Lotsen* (avions guides) n'empêche pas un pilote de s'égarer dans la nuit et les nuages ; il fait demi-tour. En entrant en territoire ennemi, les Junkers sont éparpillés par l'artillerie antiaérienne alliée. Une dizaine de machines se perdent et rentrent à leur tour avec leurs passagers en cabine. D'autres, poursuivant leur route, sont pris à partie par la DCA américaine alors que leurs pilotes sont descendus à basse altitude pour chercher des points de repère au sol. Des cibles rêvées pour les artilleurs américains : trois « Tantes Ju » sont abattus et s'écrasent avec leurs *Fallschirmjäger* (les « 4V + OP » *WNr. 7558* de la 6./TG 3, « G6 + MU » *WNr. 3354* de la 10./TG 4 et « G6 + EV » *WNr. 7433* de la 11./TG 4). Sur le chemin du retour, un Ju 52 de la 6./TG 3 (le « 4V + GP » *WNr. 6917*) sera abattu par un chasseur de nuit P-61 et un de la 9./TG 4 (le « G6 + ET » *WNr. 3274*) se posera à Pfingsheim à court d'essence.

Avec des aviateurs aussi inexpérimentés aux commandes, le largage des parachutistes de von der Heydte est calamiteux. Bulletins météos et données venteuses contradictoires ont semé la confusion dans l'esprit des jeunes pilotes des Ju 52 qui peinent déjà à se repérer. Insuffisamment formés, ceux-ci sont incapables de calculer correctement leur vitesse par rapport au vent de face et

accusent un retard important sur l'objectif à l'heure prévue. Or, les chefs de saut, tout aussi inexpérimentés que les aviateurs, font bel et bien sauter les paras à l'heure H, alors que les trimoteurs sont pour la plupart d'entre eux encore très loin de la zone de largage. Avec un vent soufflant au sol à 12-15 mètres par seconde, il en résulte une zone de dispersion trop importante : 200 *Fallschirmjäger* échouent dans la région de Bonn, 220 entre cette ville et le front, 450 se posant effectivement sur les Hautes Fagnes. Mais sur ces 450 hommes, seulement une centaine atterrit à l'endroit exact prévu. À 5 heures le 17 décembre, von der Heydte fera un premier point de la situation : il n'aura que 25 « Diables verts » autour de lui et tout juste 150 trois heures plus tard ! L'opération « Stösser » sera un fiasco total…

Quelques heures auparavant, à Altenkirchen, Dietrich Peltz a transmis à 22h40 ses ordres à ses escadres de chasse pour la journée du lendemain : appuyer les 5. et 6. *Panzer-Armeen* dès le matin, nettoyer le ciel des *Jabos* et des avions d'observation d'artillerie américains [20]. ✦

[19] *Ibid.*, p. 166.

[20] Donald Caldwell, *The JG 26 War Diary, volume 2: 1943-1945*, Grub Street, 1998, p. 386.

17 DÉCEMBRE
LE JOUR DU PHOENIX

Le dimanche 17 décembre, la météo est également mauvaise. Elle continue de favoriser les opérations terrestres de Model en empêchant les chasseurs-bombardiers alliés d'intervenir en nombre contre les colonnes motorisées allemandes. Le temps reste très nuageux, de la neige tombe par endroits, mais la visibilité est meilleure que la veille, ce qui permet à la Luftwaffe de se livrer à une véritable démonstration de force.

POURQUOI NE PAS LANCER « BODENPLATTE » ?

Conformément aux ordres de Peltz, les *Jagdgeschwadern* se préparent à l'aube à appuyer les opérations des 5. et 6. *Panzer-Armeen* avançant vers la Meuse. L'effort qu'elles vont fournir est considérable, avec 809 sorties accomplies dans la journée rien que par les *Tagjäger* du *Luftwaffenkommando West*, dont près de 600 au-dessus du champ de bataille des Ardennes ! Pourquoi le *Kommandeur* du II. *Jagdkorps* ne lance-t-il pas « Bodenplatte » ce 17 décembre ? À ce jour, cela reste difficile à établir, mais l'explication liée à la crainte de ne pas disposer de l'essence nécessaire à l'attaque des aérodromes belges et néerlandais ne tient pas. Lorsqu'elle sera exécutée le 1er janvier 1945, 857 chasseurs et 28 bombardiers à réaction allemands guidés par 44 *Nachtjäger* assurant la navigation seront engagés par Peltz. À comparer aux 809 sorties réalisées par la *Tagjagd* du *Luftwaffenkommando West* le 17 décembre et aux 1 018 du lendemain 18. La très forte activité des JG au cours de ces deux journées consécutives indique que les escadres de chasse allemandes ont été très correctement approvisionnées en carburant et plus qu'il n'en faut pour lancer « Bodenplatte ». C'est une certitude.

Peut-être que Peltz ne veut pas lancer le *große Schlag* ce jour parce que plusieurs groupes sont encore en transit (aux JG 1, JG 11, JG 77 et SG 4), explication peu plausible étant donné qu'il ne s'y résoudra pas davantage le lendemain 18, alors qu'il a toutes ses unités au grand complet.

Il semble en fait que Peltz ait choisi de se cantonner, dans l'éventail de missions attribuées par Göring le 14 novembre, à la couverture aérienne à fournir aux *Panzer-Divisionen*, désignée comme prioritaire par l'OKW quatre jours plus tard. Il est vrai que la percée allemande au sol a été obtenue le Jour J, mais elle n'est pas conforme aux attentes des planificateurs : l'aile droite de la 6. *Panzer-Armee* bute sur des divisions d'infanterie américaines à Monschau et au niveau des villages jumeaux de Krinkelt et Rocherath, toutes appuyées par la puissante artillerie concentrée par Gerow à Elsenborn (en prévision d'une offensive sur les barrages de la Roer, par la force des choses, annulée). Et dans le secteur de la 5. *Panzer-Armee*, sur la route de Saint-Vith, des compagnies de *GIs* ont transformé plusieurs villages en nids de résistance qui ralentissent l'avance des *Panzer*. La situation tactique sur le terrain requiert donc la mobilisation de l'ensemble du II. *Jagdkorps* pour un coup de pouce aux unités terrestres. Mais il n'est pas impossible non plus que Peltz, bombardier de formation, se soit retrouvé, le soir du premier jour, avec le sentiment de devoir « courser deux lièvres à la fois » avec ses chasseurs, c'est-à-dire protéger la progression des *Panzer-Divisionen* et déclencher le *große Schlag* dès que le temps le permettrait (ce qui est le cas le 17). Or, si la première mission revêt un caractère prioritaire, les directives des différents échelons hiérarchiques supérieurs sont claires : elles lui intiment l'ordre de mener les deux missions de front. En d'autres termes, Peltz semble agir par ordre de priorité, et il a, à ce stade de l'offensive, logiquement été informé que les chars de Dietrich et Manteuffel sont en retard sur l'horaire. En effet, les objectifs attribués aux divisions terrestres prévoyaient initialement la conquête des ponts sur la Meuse par les commandos déguisés en *GIs* du SS Otto Skorzeny ce J + 1 et le franchissement du fleuve par les pointes blindées à J + 2 ! D'où l'impérieuse nécessité de faciliter l'avance des *Panzer*, en ce deuxième jour d'offensive, en les protégeant d'éventuelles attaques des *Jabos* et en les débarrassant des avions de réglage d'artillerie. Tout est pourtant prêt pour « Bodenplatte » : le plan d'attaque est arrêté, l'essence est donc bel et bien là, presque toutes les *Geschwadern* sont sur le pied de guerre (sauf quelques groupes des escadres sus-évoquées) y compris les *Lotsen* ventilés par les NJG 1, NJG 5, NJG 6, NJG 100 et NJG 101 entre les différents groupes de chasse diurne.

◀ Les Focke-Wulf Fw 190 A-8 du III./JG 2, équipés de lance-roquettes *Werfer-Granate 21* de *21cm*, les fameux « tuyaux de poêle », attaquent les positions de l'artillerie du V *Corps* américain à Mützenich, à l'ouest de Monschau, le matin du 17 décembre 1944, à J+1 de l'offensive des Ardennes. (© Piotr Forkasiewicz)

▶ Dietrich Peltz en discussion avec un pilote. Un ancien de l'aviation de bombardement n'était peut-être pas le choix le plus indiqué pour diriger la chasse durant l'offensive des Ardennes... (Coll. C. Goss)

◀ Les gros dégâts infligés sur l'aérodrome de Saint-Denis-Westrem par les chasseurs du II./JG 1 le 1er janvier 1945 lors de l'opération « Bodenplatte ». La logique aurait voulu que cette scène se produise le 17 décembre 1944 à la faveur de l'éclaircie relative du ciel ce jour-là, mais Peltz en a décidé autrement... (Coll. J.-L. Roba)

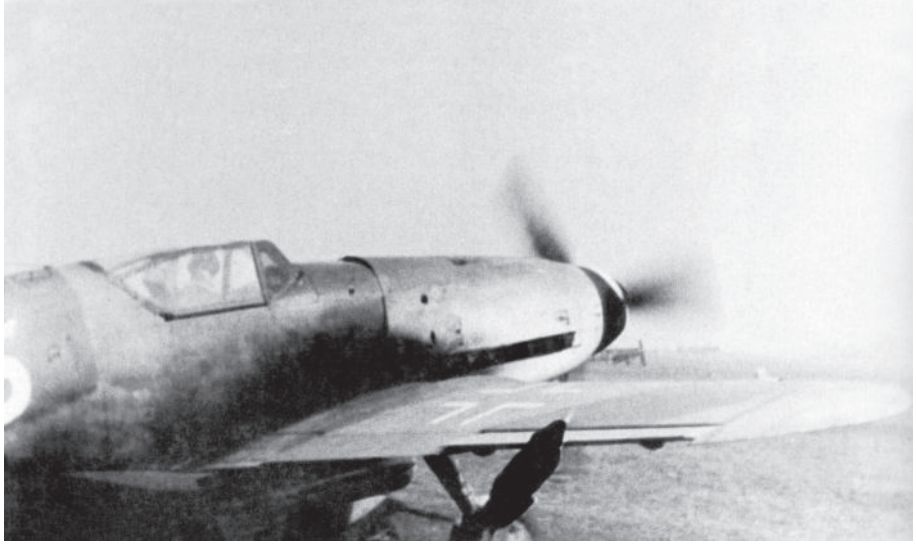
◣ Spectaculaire cliché, pris par un soldat américain sortant d'un hangar, montrant un chasseur allemand qui entame sa passe de tir sur le terrain de Saint-Trond le matin du 1er janvier 1945. (Archives Aérojournal)

Le choix tactique de Peltz va coûter cher, sur la durée, à la Luftwaffe, en l'amenant à contester la suprématie aérienne alliée directement au-dessus du champ de bataille en état d'infériorité qualitative de ses pilotes. Et même en situation d'infériorité numérique, car, en attaquant au lever du jour les aérodromes belges et néerlandais ce 17 décembre, les Allemands auraient pu détruire au sol et immobiliser pour un certain temps plusieurs centaines d'appareils de la 9th *Air Force* et de la 2nd TAF (comme ce devait effectivement être le cas le 1er janvier) et éviter ainsi de les recroiser dans le ciel les jours suivants. Il n'en reste pas moins que les hommes de l'USAAF vont être désagréablement surpris par l'extrême agressivité de la Luftwaffe ce jour-là, alors que tous ou presque la pensaient déjà morte...

DÉBUT DU CALVAIRE POUR LES III./JG 4 ET II./JG 27

Forte de 90 chasseurs répartis en quatre groupes (I., II.(Sturm), III. et IV. *Gruppen*), la JG 4 du *Major* Gerhard Michalski (72 victoires) est la première à intervenir au-dessus des Ardennes, ordre lui ayant été donné de faire la chasse aux *Jabos* alliés pour couvrir les *Panzer*. Toutefois, le mauvais sort va s'acharner sur cette *Geschwader* d'un bout à l'autre du 17 décembre. De toutes les escadres de chasse engagées au cours de la journée, c'est elle qui va subir les pertes les plus lourdes.

Le III. *Gruppe* de l'*Hauptmann* Friedrich Eberle décolle à 9h25 de Biblis pour une *Jabojagd* sur le champ de bataille et survole quarante minutes plus tard le secteur Monschau–Bütgenbach, que se disputent âprement la 6. *Panzer-Armee* de « Sepp » Dietrich et les troupes américaines retranchées sur et autour de la crête d'Elsenborn. Une fois sur place, le III./JG 4 tombe sur des Republic P-47 Thunderbolt, l'horaire et le lieu coïncidant avec la présence à proximité du 366th *Fighter Group* qui attaque alors l'avant-garde de la 1. *SS-Panzer-Division* « Leibstandarte SS Adolf Hitler » – le *Kampfgruppe* « Peiper » – dans les environs de Büllingen. Après avoir détruit une trentaine de véhicules, les « Jugs » sont contraints de larguer prématurément leurs bombes pour faire face aux nouveaux venus. Les Américains prennent aisément le dessus, si bien que le combat aérien dure moins d'une demi-heure. Six Messerschmitt du III./JG 4 sont abattus et un septième, troué comme une passoire, doit atterrir sur le ventre (ces sept victoires concordent parfaitement avec les revendications du 366th FG). Deux de leurs pilotes ont été tués (*Unteroffizier* Heinz Gras de la 9. *Staffel* dans son Bf 109 K-4 *WNr. 330318* « 2 blanc » et *Unteroffizier* Gerhard Walther de la 10. *Staffel* dans son Bf 109 K-4 *WNr. 330347* « 2 noir ») et un troisième est porté disparu (*Unteroffizier* Walter Ziegler de la 12./JG 4 à bord de son Bf 109 G-14 *WNr. 462921* « 4 bleu »). Toutefois, deux officiers du *Gruppe* parviennent à attirer les Thunderbolt à basse altitude : l'*Hauptmann* Johannes Kaufmann (*Stab*) en descend un à 10h04 et l'*Oberleutnant* Hermann Weber (*Staka* de la 11./JG 4) un autre à 10h06 à respectivement 200 et 300 mètres d'altitude. Un troisième P-47 est envoyé au tapis par



▲ Décollage d'un Bf 109 K-4 codé « 6 blanc » de la JG 4 sorti des chaînes Messerschmitt-AG mais ayant eu la particularité d'avoir été réparé avec un moteur de Bf 109 G-10 de chez Erla, ce qui lui confère un air « hybride ». (Courtoisie JaPo Publications)

le *Fähnrich* Heinz Kühne à 10h30. Les Américains du 366th FG reconnaissent effectivement la perte de trois appareils, dont deux… du fait de la Flak des Waffen-SS ! Ce qui reste du III./JG 4 atterrit à Biblis vers 10h45.

À 9h30, malgré les averses de neige balayant leurs aérodromes et le ciel bouché, les I. et III./JG 26 prennent à leur tour leur envol respectivement de Fürstenau et Nordhorn. Les 26 Focke-Wulf Fw 190 A du I. *Gruppe* emmenés par le *Major* Borris sont dirigés par le contrôle aérien vers des P-47 du 404th *Fighter Group* partis bombarder Bonn-Hangelar, mais ils ne peuvent établir le contact en raison des tourbillons de neige. Le III. *Gruppe* n'est pas plus heureux dans sa *Jabojagd*. Ayant décollé à 9h51 de Rheine-Hopsten, le II./JG 27 est plus chanceux, du moins dans un premier temps. Initialement envoyé pour une *Jabojagd* dans la région Aix-la-Chapelle–Düren, le groupe de l'*Hauptmann* Fritz Keller repère les intrus après une heure de vol au sud-ouest de l'ancienne capitale carolingienne et fond immédiatement dessus. Le combat qui s'ensuit est extrêmement violent et vire au cauchemar pour les Allemands. Si le II./JG 27 revendique avoir envoyé trois Thunderbolt au tapis – un doublé de l'*Unteroffizier* Stenglein (6. *Staffel*) à Mechernich en deux minutes, à 10h46 et 10h48, et une victoire pour Keller à 10h55 à l'ouest d'Euskirchen – c'est tout de même au prix de huit Messerschmitt Bf 109 perdus, quatre tués (dont l'*Hauptmann* Herbert Rehfeld, *Staka* de la *8. Staffel*) et trois blessés, dont Keller lui-même qui a sauté en parachute près d'Aix-la-Chapelle !

Quinze Bf 109 des III./JG 4 et II./JG 27 abattus par l'ennemi, les premiers *Gruppen* apparus sur le champ de bataille ardennais pour des *Jabojagd* sont clairement devenus les chassés !

Subordonné à la JG 27 du *Major* Ludwig Franzisket (43 victoires), le IV./JG 54 commandé par l'*Hauptmann* Rudolf Klemm s'envole de Vörden pour appuyer les *Panzer-Divisionen* dans le secteur situé entre Eupen et Malmedy.

◥ Le *Major* Karl Borris, photographié un peu plus tôt dans la guerre avant un départ en mission. Durant la bataille des Ardennes, il est à la tête du I./JG 26. (NIMH)

▼ Un P-47 Thunderbolt du 366th *Fighter Group* s'en prend à des éléments du *Kampfgruppe* « Peiper » (groupe de combat en pointe de la 6. *Panzer-Armee* chargé d'atteindre la Meuse en premier) de la 1. *SS-Panzer-Division* « Leibstandarte SS Adolf Hitler » près de Büllingen le 17 décembre 1944. Quelques minutes plus tard, l'apparition du III./JG 4 oblige cet appareil et ses semblables à interrompre en urgence leur attaque au sol. (US Nara)

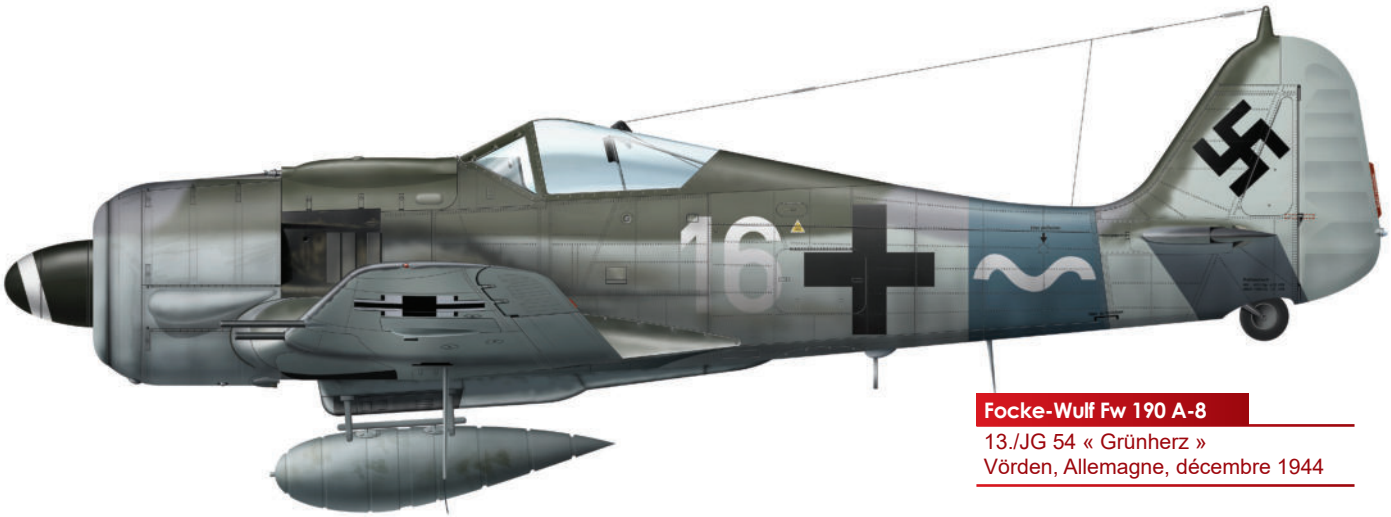
◀ L'*Hauptmann* Friedrich « Fritz » Keller, *Gruppenkommandeur* du II./JG 27 et vétéran de l'Afrique du Nord (13 victoires au compteur), s'adresse à ses hommes lors d'un rassemblement. Il est abattu le 17 décembre et passera de longs mois à l'hôpital. (Coll. J.-L. Roba)

Les pilotes sont gonflés à bloc, mais ils ne tardent pas à déchanter lorsque leur formation de Focke-Wulf Fw 190 A-8 est prise à partie vers 10h00, avant même d'arriver sur le champ de bataille, par des P-47 et une vingtaine de P-38. Surclassés par les Thunderbolt, le *Fahnenjunker-Feldwebel* Otto Franz Schelnast (13./JG 54) s'écrase à bord de son Focke-Wulf Fw 190 A-8 « 14 blanc » (*WNr. 739347*) à Berkum, à 16 km au sud de Bonn, et l'*Unteroffizier* Heinz Winkler (14./JG 54) est tué dans son Fw 190 A-8 « 18 noir » (*WNr. 738311*) tombé à Roggendorf. Un troisième pilote est porté disparu, l'*Oberfähnrich* Werner Timpe (14./JG 54), dont le Fw 190 A-9 « 11 noir » (*WNr. 205228*) aurait succombé sous les coups d'un Lightning dans la région de Düren. Le *Feldwebel* Wolfgang Lehmann, de la 16. *Staffel*, est le quatrième pilote à faire les frais de cette rencontre matinale avec l'ennemi, mais lui s'en sort : « Peu avant Noël, j'ai été également abattu par des Lightning sur le Schnee Eifel mais ai pu revenir vers le Rhin, bien que traqué par des Mustang. J'ai pu au dernier moment évacuer ma machine en feu. Malgré mes blessures au dos, je suis revenu à l'unité à temps pour participer à « Bodenplatte » » [1].

LA JG 27 FACE À LA 2ND *TACTICAL AIR FORCE*

Déployé à Rheine, le I./JG 27 a la particularité d'opérer sur le flanc nord de l'offensive terrestre. Il hérite de deux missions distinctes. Tout d'abord, nettoyer le ciel des *Jabos* ennemis dans la région d'Aix-la-Chapelle–Düren et au sud des Pays-Bas (d'où affluent les renforts alliés et où la 15. *Armee* du *General der Infanterie* von Zangen doit passer à l'offensive à J + 2), et simultanément continuer à assurer la protection des Messerschmitt Me 262 de la KG 51 stationnés sur le même aérodrome que lui, les jets étant particulièrement vulnérables lors des décollages. Comme la RAF sait très bien que les bombardiers à réaction sont basés sur ce terrain, elle envoie régulièrement des patrouilles de chasseurs en maraude dans le secteur. C'est dans ces circonstances que le groupe de l'*Hauptmann* Schüller (*Gruppenkommandeur* par intérim) se confronte plusieurs fois aux Hawker Tempest le matin du 17 décembre. À 10 heures, une trentaine de Bf 109 G-14 menés par le *Leutnant* Winkler décollent pour intercepter des bombardiers ennemis signalés du côté de Nimègue. Une demi-heure plus tard, plusieurs d'entre eux sont coiffés par des Tempest du No 274 *Squadron* en patrouille vers Münster.

[1] Philippe Saintes, *La Jagdgeschwader 54, les aigles au « cœur vert » de la Luftwaffe, tome 2*, Lela Presse, 2020, p. 235.



Focke-Wulf Fw 190 A-8
13./JG 54 « Grünherz »
Vörden, Allemagne, décembre 1944

LES MISSIONS DES GROUPES DE CHASSE ALLEMANDS LE MATIN DU 17 DÉCEMBRE 1944

Au cours du combat qui s'ensuit et qui dure 20 minutes, le *Flight Lieutenant* « Foob » Fairbanks règle leur compte à deux Messerschmitt et le *Flight Lieutenant* W.J. Hibbert s'occupe d'un troisième. À court de munitions, Fairbanks ne peut achever un autre Bf 109 touché qui ne l'avait pas vu ; il se place sur son aile puis, lorsque le pilote allemand tourne la tête et le découvre avec effroi, le Britannique se contente de lui faire un doigt d'honneur et de partir [2]. Ailleurs, deux *Kette* sont repérés par huit Tempest du No 3 *Squadron* qui se montrent supérieurs. Ayant le premier aperçu l'ennemi, le *Flight Sergeant* M.J.A. Rose abat un Messerschmitt qui s'écrase à 10h35 près de Lingen. Ces mêmes Tempest tombent un peu plus tard sur huit autres « Jerries » dans le ciel de Nimègue. À l'issue du combat qui s'ensuit, les Britanniques réclament un autre Bf 109 endommagé. Avant de rentrer, les Tempest mitraillent des cibles terrestres ; au cours de l'une de ces passes, Rose « esquinte » sérieusement son appareil en se « frottant » à la cime des arbres, mais il parvient à ramener sa machine.

Au cours de la matinée, d'autres éléments du I. *Gruppe* de la JG 27 sont accrochés par des P-47 au-dessus de Malmedy dans un violent engagement au cours duquel deux victoires sont revendiquées par les Allemands, sans la moindre perte.

Enfin, dans le ciel néerlandais, toujours dans la région de Nimègue, un troisième combat oppose d'autres Bf 109 G du groupe à des Tempest du No 56 *Squadron* peu avant

Un Messerschmitt Bf 109 de la JG 27 bascule sur l'aile lors d'une patrouille bien antérieure à la bataille des Ardennes. La *Geschwader* ne fera pas d'étincelles durant l'offensive et souffrira beaucoup de la chasse alliée... (Coll. J.-L. Roba)

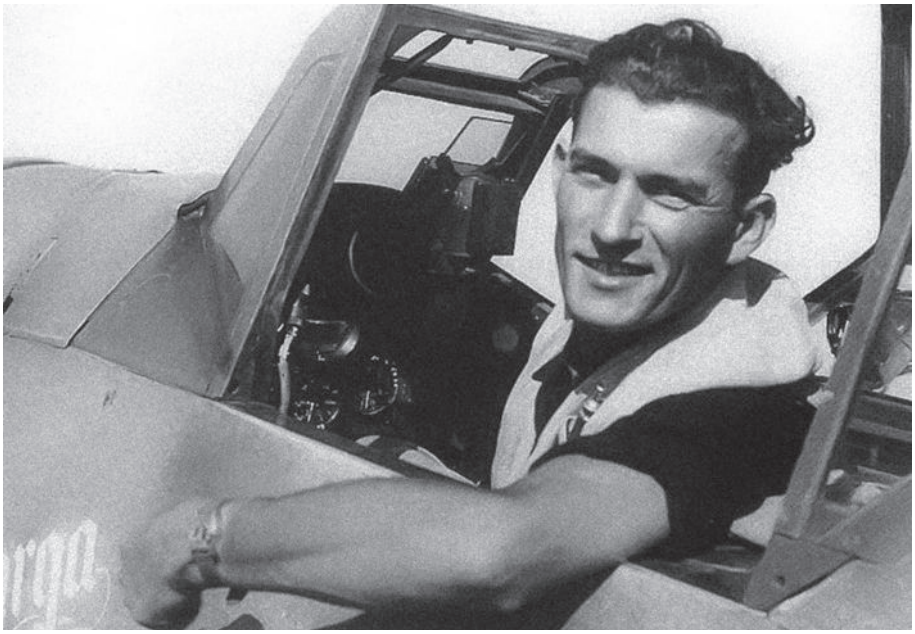
Une formation de Hawker Tempest Mk. V du No 122 *Wing* rentre à Volkel, leur base néerlandaise, après avoir attaqué des trains allemands à l'est du Rhin. (IWM)

[2] Christopher Shores & Chris Thomas, *2nd Tactical Air Force, volume 2: Breakout to Bodenplatte, July 1944 to January 1945*, Classic Publications, 2005, p. 357-358.

[3] Christopher Shores & Chris Thomas, *op. cit.*, p. 358.

11 heures. Quatre chasseurs britanniques avaient au départ décollé pour une patrouille vers Rheine dans le but de « taper » du Me 262, mais ils ont été redirigés en cours de vol vers Helmond, où de nombreux avions avaient été observés. Finalement, il s'agissait de P-47 effectuant des attaques au sol au milieu de flocons de Flak. Alors que les Tempest font demi-tour et suivent la route de Grave, quatre Messerschmitt du I./JG 27 surgissent des nuages, l'un d'eux prenant en chasse le Tempest du *Flight Sergeant* Kennaugh. Celui-ci est sorti d'affaire par le *Flight Lieutenant* Ross et le *Pilot Officer* Shaw qui envoient le poursuivant au tapis. C'est alors que quatre autres « Gustav » volant à 300 mètres d'altitude apparaissent. Les *Flight Lieutenants* Ross et Moore en abattent un en flammes. Il s'agit du « 4 jaune » du *Fähnrich* Rudolf Achilles, dont c'est seulement la quatrième mission de guerre et qui a pris les avions britanniques pour des Typhoon d'attaque au sol moins rapides que les Tempest. S'imaginant pouvoir obtenir sa première victoire, il a foncé vers eux et a immédiatement réalisé son erreur. Trop tard ! En l'espace de quelques instants, les quatre Tempest sont dans sa queue. S'enfuyant au ras des arbres, son Messerschmitt encaisse de nombreux coups avant que l'un d'entre eux ne mette le feu à un de ses réservoirs. Le pilote allemand en perdition parvient heureusement à reprendre suffisamment d'altitude pour sauter en parachute, mais il sera capturé au sol par les Alliés. À ce moment, d'autres Tempest du No 56 *Squadron* appelés en renfort arrivent de Volkel. Deux des nouveaux venus, le *Flying Officer* K. Watts et le *Flight Sergeant* L. Jackson, se partagent une victoire sur un troisième Messerschmitt [3]. Rentré bredouille, le I./JG 27 a perdu un cinquième avion au cours de la matinée (certainement une des trois victoires revendiquées entre 10h30 et 10h45 par le No 274 *Squadron*), ce qui se traduit en pertes humaines par trois pilotes tués et le *Fähnrich* Achilles fait prisonnier. Outre l'appareil de ce dernier, deux des quatre autres Messerschmitt envoyés au tapis sont avec certitude le Bf 109 G-14 *WNr. 330258* de la 1. *Staffel* (*Unteroffizier* A. Schulze) écrasé à Best et le Bf 109 K-4 *WNr. 330413* de la 3. *Staffel* (*Obergefreiter* K. Dieck) tombé à Beers. Pour couronner le tout, un Bf 109 supplémentaire du *Gruppe* a été endommagé sur accident.

Le III./JG 27 est lui aussi sollicité pour une *Jabojagd* sur la zone des combats. Partant d'Hesepe, le groupe de l'*Hauptmann* Dr. Peter Werfft vole vers le sud et tombe dans la région de Bad Münstereifel, sur les arrières de la 6. *Panzer-Armee*, sur des P-47 avec lesquels le combat s'engage. Les Allemands revendiquent trois victoires (dont une au *Feldwebel* Arnold, de la 9. *Staffel*, à 11h10), mais déplorent deux Bf 109 descendus, soit un pilote tué et un blessé. Le IV./JG 27 est impliqué dans l'un des combats les plus violents de la journée. Basé à Achmer, il est envoyé vers Malmedy pour une chasse aux *Jabos* dirigée par le *Gruppenkommandeur* en personne, l'*Hauptmann* Hanns-Heinz Dudeck. En arrivant à Euskirchen, ses Messerschmitt Bf 109 repèrent des Thunderbolt et les attaquent aussitôt. Le *dogfight* est acharné : d'Euskirchen, il s'étend à Malmedy, Düren et Jülich. À les croire, les Allemands font une véritable petite moisson, puisqu'ils revendiquent pas moins de six victoires : le *Feldwebel* Ubber de la 16./JG 27 ouvre le score à 10h50, l'*Hauptmann* Herbert Kutscha, *Staka* de la 15./JG 27, en ajoute une à son palmarès à 11h02, trois pilotes du *Stab* (*Hauptmann* Dudeck, *Fähnrich* Pejas et *Oberfähnrich* Prigge) s'adjugent chacun une victoire entre 11h02 et 11h04, et enfin l'*Unteroffizier* Prisille de la 14. *Staffel* en remporte une à 11h30. Cette agressivité n'a rien d'étonnante car le groupe peut s'appuyer sur ses vétérans, comme Herbert Kutscha, *Ritterkreuzträger* qui terminera la guerre avec 47 *Luftsiege* (plus 41 chars et 157 camions détruits !), et l'*Oberfeldwebel* Heinrich Bartels, *Experte* de la 15. *Staffel* aux 97 victoires, qui sait trouver les mots justes pour instiller la confiance parmi ses jeunes pilotes : s'ils conservent leur sang-froid et savent utiliser leurs compétences de vol, ils prendront le dessus leur martèle-t-il sans relâche.



▲ Un des cadors de la JG 27 : l'*Oberfeldwebel* Heinrich Bartels, un Autrichien de la 15. *Staffel* qui a fait le gros de sa carrière à la JG 5 dans le Grand nord, où il a remporté près de 50 victoires sur des avions soviétiques. (Coll. J.-L. Roba)

▼ L'*Hauptmann* Hanns-Heinz Dudeck, *Kommandeur* du IV./JG 27, partage une cigarette avec des camarades du temps où il « officiait » à la JG 2 « Richthofen » dont il arbore la bande de bras. Ce 17 décembre 1944, il remporte sa 8e victoire de la guerre. (Coll. C. Goss)

◀ Le *Major* Loren W. Herway, commandant du 377th *Fighter Squadron*, qui abat le Messerschmitt Bf 109 de l'*Unteroffizier* Herbert Heyne, de la 4./JG 4, le 17 décembre 1944. Herway est ici vu le 16 février 1945, l'air abasourdi, examinant les dégâts considérables causés à son P-47 par le coup direct d'un obus de *8,8cm* de la Flak qui a détruit son compresseur et son système hydraulique, mais aussi sectionné ses câbles de gouverne de profondeur. L'homme se demande encore, en découvrant les dommages irréparables de son avion (qui sera ferraillé), comment il a pu se poser sain et sauf sur le ventre... (US Nara)

▶ Saisis par la cinémitrailleuse, les derniers instants d'un chasseur allemand, décrit comme un Messerschmitt Bf 109, abattu le 26 décembre 1944 au-dessus des Ardennes belges par le P-47 Thunderbolt du *2nd Lieutenant* Forrest H. Fegan, pilote du 379th *Fighter Squadron* lui-même relevant du 362nd *Fighter Group*. Les impacts et débuts d'incendie sur l'appareil ennemi sont bien visibles, de même que les balles traçantes de 12,7 mm. De nombreux chasseurs de la Luftwaffe partagent ce funeste sort le 17 décembre... (US Nara)

Néanmoins, ce bilan matinal de six victoires, sans aucun doute surestimé, est obtenu au prix de cinq Bf 109 perdus au IV. *Gruppe*, ce qui est à relativiser car un seul pilote est tué. Le radiateur de son Messerschmitt touché et son moteur en feu, le *Leutnant* Manfred Stechbarth (13. *Staffel*) est ainsi parvenu à poser son avion sur le ventre sitôt les lignes allemandes franchies. Longtemps pilote du He 111 de liaison de la *Geschwader* et récemment reconverti sur chasseur, il rentre avec son parachute sous le bras alors qu'il s'agissait de sa toute première mission !

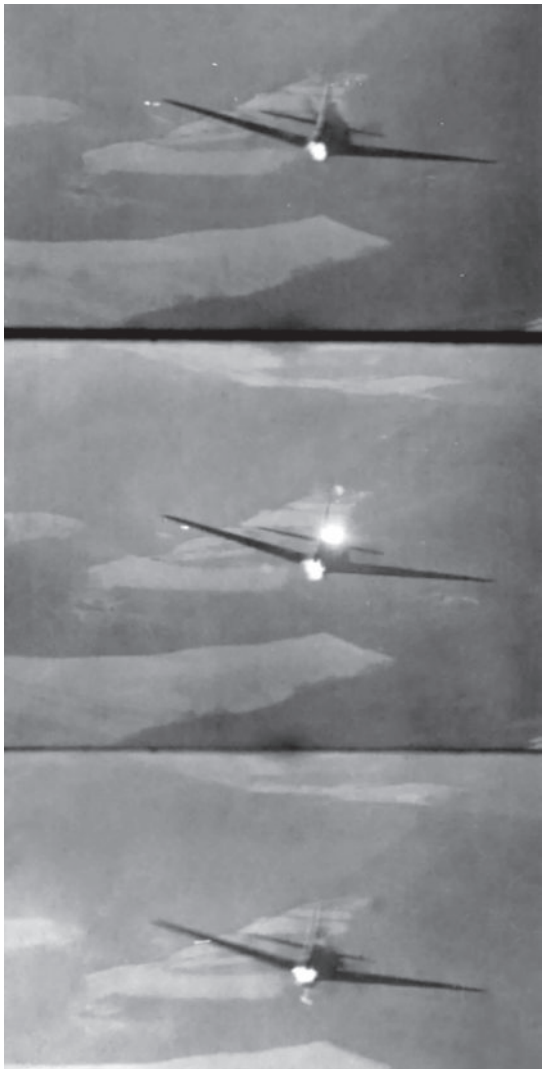
LES DÉCONVENUES DE LA JG 4 SE POURSUIVENT

À 10 heures, le I./JG 4 de l'*Hauptmann* Wilhelm Steinmann décolle de Griesheim, lui aussi pour une chasse aux *Jabos* alliés sur le saillant ardennais. Il ne sera pas plus heureux que les autres *Gruppen* de l'escadre... Au-dessus du triangle Trèves–Bitburg–Traben-Trarbach, la formation allemande est interceptée par des P-38 Lightning appartenant sûrement du 430th *Fighter Squadron* qui rapporte une rencontre avec 16 Bf 109 lors d'un raid de bombardement au nord de Trèves. Le combat s'engage non loin de là, dans le secteur sud de Prüm. Il tourne très vite en défaveur des Allemands, huit P-47 du 377th FS du 362nd *Fighter Group* se joignant apparemment à la mêlée. Un des pilotes de Thunderbolt, le *Major* Loren W. Herway, provoque littéralement la panique chez l'ennemi (évalué par son *Squadron* à 40 Fw 190 et Bf 109 « très agressifs ») en faisant feu avec ses lance-roquettes de 5-inch, ce qui pousse les Allemands à fuir en volant au ras du sol. L'expérimenté *Leutnant* Otto Brindlinger (3. *Staffel*, ancien pilote de course et d'essais chez Messerschmitt) s'écrase à Zemmer à bord de son Bf 109 G-14 *WNr. 462791* « 15 jaune ». Le *Staffeloffizier* de la 3./JG 4, le *Leutnant* Heinz Krause, est grièvement blessé à Starkenburg et son Bf 109 G-14 *WNr. 464171* détruit à 100 %. Son « 18 noir » touché durant le combat, l'*Unteroffizier* Max Miller (2./JG 4) réussit à ramener sa machine jusqu'à proximité de Wiesbaden-Erbenheim, où le pilote le pose sur le ventre en catastrophe et se blesse légèrement. Quant au Messerschmitt de l'*Unteroffizier* Herbert Heyne (4./JG 4), celui-là même dont « Ace » Herway déclare avoir « effrayé le pilote avec quatre roquettes de 5-inch » avant de l'abattre de façon plus conventionnelle (Heyne est tué) [4], il tombe près d'Heidweiler, une localité où se crashe également le Bf 109 du *Fähnrich* Günther Wittbold (1./JG 4) parvenu à s'extirper en parachute. Voici, publié par Erik Mombeeck dans son historique de la JG 4, le témoignage de Wittbold : « Mission : le réduit de Bastogne. Le "vieux" décolle le premier, suivi par l'*Oblt.* Neumayer, Hans Roscher puis moi-même. Défiant une météo ingrate, nous filons vers l'ouest où le temps est encore pire. L'objectif est masqué par de gros nuages noirs de pluie. Nous descendons donc. Lors de la manœuvre, nous repérons un Lightning que l'un de nous (il doit s'agir de l'*Uffz.* Stoll) essaie vainement d'atteindre en tirant de loin. L'instant suivant, nous arrivons nez à nez avec 16 Lightning. Quatre d'entre eux virent pour se placer dans ma queue. Je tire le manche à balai et grimpe à toute vitesse, je suis écrasé contre mon siège. Les rafales des trois premiers assaillants dépassent mon avion sans le toucher. Mais je remarque le quatrième qui m'ajuste. Une seconde après, un obus de 3 cm (sic) arrache la moitié de ma verrière et un second vient se loger dans le tableau de bord en me blessant au bras. Le moteur est touché également.

Mon avion part en vrille, mais j'arrive à le reprendre en mains le temps de larguer ce qui reste du toit de la verrière. Des flammes me jaillissent au visage. Je retire mes sangles, tire le stick vers moi avant de le pousser violemment vers l'avant. Expulsé du cockpit, je me retrouve bientôt sous le parachute qui s'épanouit. J'ai le temps d'observer des Lightning poursuivant un Bf 109. Mon camarade se débat en virant brutalement, mais une rafale l'atteint et le malheureux s'écrase au sol. Ses bourreaux survolent ensuite le lieu de l'impact.

[4] Chris Bucholtz, *Thunderbolts Triumphant: The 362nd Fighter Group vs Germany's Wehrmacht*, Casemate, 2018, p. 171.

[5] Erik Mombeeck, *Chasseurs d'assaut, histoire de la JG 4 et de la Sturmstaffel 1, volume 2: 1944-1945*, La Porte d'Hoves, p. 64-65.



▲ Le *Kommodore* de la JG 2 « Richthofen », l'*Oberstleutnant* Kurt Bühligen, immortalisé entre deux vols. Il terminera la guerre avec 112 victoires dont 14 *Viermots* et 47 Spitfire. (Archives Aérojournal)

Pour ma part, le contact avec le sol est amorti par la boue d'un marécage. Après avoir roulé la soie, j'aperçois un cadavre à une centaine de mètres. M'approchant, je reconnais un pilote de la 4. *Staffel* [NdlA : Heyne ?]. Le malheureux s'est fait mitrailler lors de son parachutage. Ses bras et ses jambes sont déchirés. La moitié du visage est de même horriblement mutilée. Je prends sa plaque d'identité » [5].

La confrontation a été rude pour les Allemands : deux tués, deux blessés et un parachuté qui trouvent pour seule compensation l'*Abschuss* revendiquée à 10h51 par le très expérimenté *Oberfähnrich* Franz Malsch, du *Stab* du I. *Gruppe*, qui a triomphé d'un P-38 à 700 mètres d'altitude au nord-ouest de Bitburg. Sa 14e victoire aérienne personnelle. Les survivants du I./JG 4 reviennent à Griesheim vers 11h30.

ATTAQUES AU SOL AVEC LES « TUYAUX DE POÊLE » À MONSCHAU

La JG 2 « Richthofen », aux ordres de l'*Oberstleutnant* Kurt Bühligen (112 victoires à la capitulation), aligne trois groupes : les I., II. et III. *Gruppen*. Basés respectivement à Merzhausen et Ettingshausen, les Fw 190 A des I. et III./JG 2 sont curieusement configurés. Les machines sont armées de lance-roquettes *Werfer-Granate 21* de *21cm*, les fameux « tuyaux de poêle » qui n'ont guère brillé par leur précision l'année précédente lors des interceptions de « forteresses volantes » dans le cadre de la défense du Reich. Or, cette fois, c'est pour une toute autre mission que les Focke-Wulf sont ainsi équipés : pour des attaques au sol ! Pourtant, la dispersion de la roquette est très importante, ce qui n'en fait pas une arme particulièrement adaptée à ce rôle... Les deux groupes sont chargés de s'en prendre aux batteries d'artillerie et aux colonnes de véhicules de l'armée américaine, tandis que le II./JG 2 assurera leur protection et des tâches de *Jabojagd*. Le lieu choisi pour l'attaque aérienne est le secteur ouest de Monschau (en fait Mützenich, où Gerow a positionné le reste de l'artillerie de son V *Corps* en prévision de son offensive, annulée depuis, sur la Roer), car les importantes concentrations de pièces de campagne mettent en échec depuis le début de l'offensive les *Volksgrenadier-Divisionen* du *LXVIII. Armee-Korps* (l'aile marchante de la 6. *Panzer-Armee*, désespérément à l'arrêt depuis la veille au matin à cause des obus brisants américains).

Et c'est ainsi qu'à 10h30, dix Fw 190 A du III./JG 2 de l'*Hauptmann* Siegfried Lemke (alors 51 victoires) armés de « tuyaux de poêle » s'envolent d'Ettingshausen et « passent prendre » au niveau de Nidda leur escorte composée de 24 Messerschmitt Bf 109 G-14 du II. *Gruppe* de l'*Hauptmann* Georg Schröder. La formation se dirige vers l'ouest à 4 000 mètres d'altitude. Comme prévu, les Focke-Wulf attaquent des emplacements d'artillerie américains à l'ouest de Monschau, les « Gustav » en couverture, cerclant continuellement 300 mètres derrière et au-dessus d'eux. Malheureusement, les résultats des tirs de *Werfer-Granate 21* ne sont pas connus, mais on peut douter de leur efficacité, même si les artilleurs américains ont dû être désagréablement surpris d'être la cible de fusées air-sol. Par la suite, au-dessus de Krinkelt, où deux chasseurs allemands mitraillent les positions que sont en train d'occuper la L *Company* du 3rd *Battalion* du 38th *Infantry Regiment* (de la 2nd *Infantry Division* qui vient renforcer le village menacé par la 12. *SS-Panzer-Division*), les assaillants font une mauvaise rencontre sous la forme de 15 P-47. Ces Thunderbolt sont peut-être ceux du 365th *Fighter Group* dont les *Squadrons* se relaient toute la matinée dans le secteur de Monschau pour matraquer une importante colonne de 150 camions et chariots hippomobiles de la 272. ou 326. *Volksgrenadier-Division* (les « Hell Hawks » revendiqueront à cette occasion pas moins de 107 véhicules et 15 canons de 88 mm détruits !

Focke-Wulf Fw 190 A-8
Stab/JG 2 « Richthofen »
Nidda, Allemagne, décembre 1944

Exemple typique d'*overclaims*...). Dès qu'ils aperçoivent les II. et III.//JG 2, certains pilotes américains se débarrassent de leurs bombes afin d'aller les affronter... pour le plus grand malheur de leurs camarades au sol. Ainsi, un des « Jugs » s'en déleste bien involontairement au-dessus de la L *Company* à Krinkelt, faisant douze victimes parmi les *GIs* [6]. Confrontés à la menace des Thunderbolt, les Allemands tentent alors de s'échapper dans les nuages. En vain pour quatre d'entre eux. Vers midi, l'*Oberfähnrich* Hans Kowalski, pilote de la 5. *Staffel* âgé d'à peine 20 ans alors qu'il compte tout de même une soixantaine de missions à son actif (il est titulaire de l'Agrafe des vols au front en bronze des *Tagjäger* mais d'aucune victoire), est pris en chasse à bord de son Bf 109 G-14 « 11 blanc » (*WNr. 462975*), un des P-47 le touchant dans le moteur et le cockpit. Kowalski saute en parachute et est capturé au sol à Eschweiler. À ses geôliers, il confirmera avoir « décollé avec une vingtaine d'autres machines de Nidda pour escorter une dizaine de Fw 190 du III./JG 2 équipés de fusées de *21cm* chargés d'attaquer des positions d'artillerie dans le secteur de Monschau » [7]. Outre Kowalski, trois autres Messerschmitt du II./JG 2 ne rentrent pas à Nidda. Deux ont été perdus dans la zone des combats et leurs pilotes tués dans des circonstances obscures. Le *Gefreiter* Konrad Fischer, à bord du Bf 109 G-14 *WNr. 461490* « 10 noir » (6. *Staffel*), aurait été entraîné du côté de Bitburg, où il serait tombé, victime de P-38 du 474th FG, tandis que le *Gefreiter* Anton Brantner, pilote de la 8./JG 2 âgé de seulement 19 ans, est descendu dans son Bf 109 G-14 *WNr. 402912* « 12 bleu » au cours d'un duel aérien dans la région de Coblence. Le troisième avion est un Bf 109 G-6 de la 6. *Staffel* (*WNr. 783998*) qui a été abattu par la... Flak près d'Adenau, au sud-est de l'Eifel, le *Feldwebel* Werner Vester ayant été récupéré blessé. Un Bf 109 G-14 supplémentaire (*WNr. 461501*), ayant fait une escale à Giessen au retour, est coiffé sur le chemin de Nidda par un P-47 en maraude qui ne laisse pas la moindre chance à l'*Oberfähnrich* Mathias-Hubertus Gorges (5. *Staffel*) dont l'avion s'abat entre Dorf Güll et Grüningen. Enfin, un pilote de la 7./JG 2, l'*Oberfähnrich* Ludwig Kessler, se blesse en faisant capoter son Bf 109 G-14 *WNr. 461363* à l'atterrissage sur la piste de Nidda. Et comme si cela ne suffisait pas, l'*Hauptmann* Schröder déplore quatre Messerschmitt de plus perdus sur accident, sans, cette fois, qu'il n'y ait eu de blessé... Avec dix machines en moins, le

[6] Antony Beevor, *Ardennes 1944, le dernier va-tout de Hitler*, Calmann-Lévy, 2020, p. 192 / Hans J. Wijers, *The Battle of the Bulge: The Losheim Gap*, Stackpole Books, 2019, p. 320.

[7] Jean-Louis Roba, *La Bataille des Ardennes*, Batailles aériennes n° 31, janvier-mars 2005, p. 17.

◥ L'*Oberleutnant* Siegfried Lemke, *Kommandeur* du III./JG 2, emmène son groupe attaquer les emplacements de l'artillerie du V *Corps* américain du côté de Monschau à l'aide de « tuyaux de poêle » de 210 mm qui ne sont pas du tout prévus à cet effet ! Lemke signe durant cette mission sa 52e victoire personnelle. (Coll. C. Goss)

▶ Une image qui n'avait pas été vue depuis longtemps. La *Tagjagd* en mesure de fournir une couverture aérienne – même temporaire – aux troupes terrestres. Dans le secteur de la 6. *Panzer-Armee*, des Focke-Wulf Fw 190 A font une passe à basse altitude, salués par des soldats allemands. (Criticalpast)

◀ Ce P-47 Thunderbolt du 365th *Fighter Squadron* (358th *Fighter Group*) rentre d'une mission. Un rampant a pris place sur l'aile de l'avion pour le guider vers son aire de parking sur l'aérodrome de Toul-Croix de Metz. (US Nara)

En certains secteurs, le vrombissement et l'apparition dans le ciel de *Gruppen* entiers de chasseurs offrent un spectacle inédit, que les opérateurs des *Propaganda-Kompanien* ne se privent pas de saisir dans leur objectif. (Criticalpast)

II./JG 2 est hors course pour le restant de la journée, d'autant que quatre autres sont perdues sur accident (sans faire de blessé) !

Au III. *Gruppe*, à l'inverse, les Fw 190 A s'en tirent sans la moindre perte fatale : un pilote est blessé en atterrissant sur le ventre à Giessen à la suite de dégâts au moteur consécutifs à un combat aérien, et deux autres Focke-Wulf sont endommagés dans des circonstances inconnues mais pas du fait de l'ennemi.

Le bilan de la matinée n'en reste pas moins très défavorable pour les deux groupes de la « Richthofen », d'autant qu'une seule victoire est revendiquée côté allemand, le *Feldwebel* Gerhard Querengässer, de la 8./JG 2, réclamant un Thunderbolt abattu à 11h34 à Monschau. L'*Hauptmann* Lemke est lui-même crédité de sa 52e *Luftsieg* obtenue sur un Tempest au nord-est de Prüm à 11h37, mais autant dire qu'elle est fantaisiste, les Britanniques ne perdant aucun appareil de ce type ce matin-là, surtout aussi loin de leur secteur.

Aux ordres de l'*Hauptmann* Franz Hrdlicka (fait chevalier de la Croix de fer le 9 août après sa 44e victoire), officier qui a été promu *Gruppenkommandeur* huit jours plus tôt, le I. *Gruppe* de la JG 2 n'est pas à la noce non plus. Il subit littéralement la loi d'une formation de 15 à 20 P-47 au-dessus de la région de Saint-Vith et enregistre de très lourdes pertes sans remporter la moindre *Abschuss*. Six de ses Fw 190 A-8 ne rentrent pas et tous leurs pilotes sont portés disparus : le *Leutnant* Otto Snobeck (*Stab*) aux commandes du *WNr. 737375*, le *Leutnant* Hans Georg Elser (3. *Staffel*) avec son *WNr. 960485* « 11 jaune », le *Fähnrich* Joachim Selpin (3. *Staffel*) qui pilotait le *WNr. 750154* « 2 jaune », le *Gefreiter* Alfred Rebmann (19 ans, 3. *Staffel*) à bord du *WNr. 738188* « 3 jaune », et le *Gefreiter* Helmut Eube (4. *Staffel*) dans le cockpit du *WNr. 171735* « 1 bleu ». Le sixième pilote, l'*Oberfeldwebel* Heinz Nowak (3. *Staffel*), est le seul disparu qui refera surface. Abattu au manche de son Fw 190 A-8 *WNr. 175125*, il l'évacue en parachute et se réceptionne à Münstereifel du côté allemand du front.

Pilotes de la 1./JG 2 photographiés à Merzhausen en février 1945 sur le « long nez » d'un Fw 190 D-9. De droite à gauche : *Fw.* Otto Kleinert (sur la casserole), *Lt.* Hans Eisen (*Staka*), Grossmann, *Uffz.* Franz Breigl (tué le 2 mars 1945), *Uffz.* Budgereit (tué le 25 mars 1945), *Ogefr.* Manfred Ludwig (tué le 9 mars 1945), Jaehnig, *Ofw.* Edgar Brandt (tué le 27 mars 1945), Boehner et *Fw.* Hands Petersen (tué le 24 février 1945). (Coll. C. Goss)

LES *STURMGRUPPEN* DANS LA MÊLÉE !

À la JG 3 du *Major* Heinz Bär (202 *Luftsiege* personnelles à cette date), qui peut compter sur trois groupes (I., III. et IV.(Sturm)/JG 3), le *Stab* est le premier à décoller pour une chasse aux *Jabos* et aux avions d'observation d'artillerie américains. L'état-major de la « Udet » ouvre le compteur de l'escadre, l'*Oberfeldwebel* Leo Schuhmacher s'adjugeant un Republic P-47 à 11h16 au nord-est de Wengerohr. L'unité rentre sans la moindre perte.
Chargé de prendre le relais du IV./JG 54 (qui, comme nous l'avons vu, n'est pas parvenu sur place), le III./JG 3 de l'*Hauptmann* Karl-Heinz Langer prend son envol depuis son terrain de Bad Lippspringe en fin de matinée. Ses *Schwärme* volent cap au sud-est vers Malmedy, mais ils subissent exactement le même sort que leurs prédécesseurs, très peu d'entre eux parvenant au-dessus des Ardennes. En effet, ils croisent la route d'essaims de P-47 très supérieurs en nombre qui les interceptent dans la partie méridionale de l'Eifel. Trois Messerschmitt Bf 109 G sont abattus (un pilote tué, un blessé et un porté disparu qui regagnera finalement son unité un peu plus tard) et deux autres sont endommagés au cours de cette mission sans intervention de l'ennemi, leurs occupants s'en sortant indemnes. En contrepartie, deux victoires sont revendiquées au sud-est de Bonn, des P-47 crédités à l'*Unteroffizier* Hans Hermann et à l'*Unteroffizier* Gustav Aigner respectivement à 11h20 et 11h22 ; il s'agit des premières *Abschüsse* de ces deux pilotes de la 11. *Staffel*.
Le IV.(Sturm)/JG 3 de l'*Hauptmann* Hubert-York Weydenhammer part quant à lui de Gütersloh à 10h50 avec pour mission de traquer les *Jabos* et les « mouchards » de l'artillerie américaine dans le secteur d'Eupen–Malmedy afin d'appuyer la 6. *Panzer-Armee*. Avant même d'atteindre la frontière germano-belge, le groupe de Focke-Wulf Fw 190 A-8/R2 est pris à partie par une formation de P-47 du 373rd *Fighter Group* avec laquelle débute à 11h30 un violent combat tournoyant à l'ouest de Bonn. Bien que les Sturmböcke ne soient pas taillés pour affronter les chasseurs

Focke-Wulf Fw 190 A-8/R2 Sturmbock
Avion du *Leutnant* Rolf Lahne
16.(Sturm)/JG 3 « Udet »
Gütersloh, Allemagne, décembre 1944

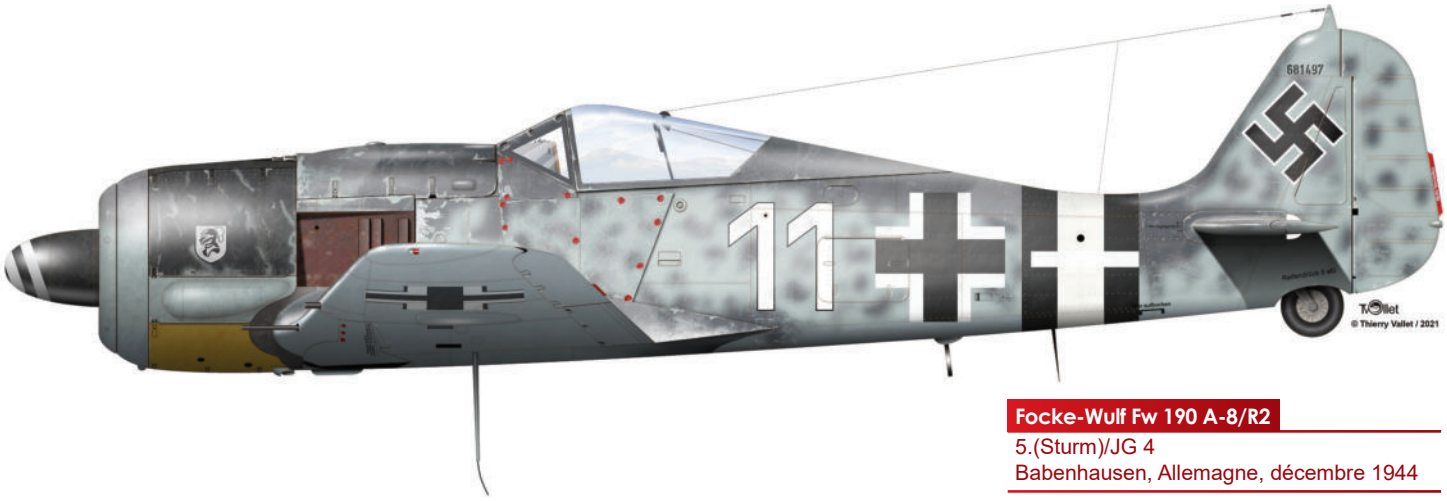
▶ La 14.(Sturm)/JG 3 à Schafstädt à l'automne 1944 : *Uffz.* Heinz Bake, *Uffz.* Herbert Leutchenberger, *Uffz.* Ortwin Streiter, *Uffz.* Ewald Rusch, *Ogefr.* Rudolf Bertoche, *Uffz.* Raab, *Uffz.* Heinz Gasper, *Lt.* Gotthard Glaubig (*Staka*, tué le 27 décembre 1944), *Lt.* Helmut Beckmann (tué en avril 1945), *Fw.* Gerhard Leipholz, *Uffz.* Werner Schanz, *Uffz.* Oskar Boesch et *Uffz.* Helmut Keune. (Coll. C. Goss)

◀ La JG 3 « Udet » est menée par le *Major* Heinz « Pritzl » Bär, un « Draufgänger » (fonceur) aux 202 victoires, qui est titulaire de la Croix de chevalier de la Croix de fer avec Épées. (US Nara)

ennemis, il est d'ailleurs très équilibré. Les Américains n'ont pas la partie facile, puisqu'un as des *Sturmgruppen*, l'*Hauptmann* Wolfgang Kosse, de la 13.(Sturm)/JG 3, enregistre dès les premières secondes du combat sa 25e victoire sur un Thunderbolt, tandis que les *Unteroffizier* Werner Talkenberg et *Gefreiter* Walter Reichert, de la 16. (Sturm) *Staffel*, en signent chacun une – leur toute première – respectivement à 12h05 et 12h10 du côté de Mechernich, toujours aux dépens de P-47 [8]. Néanmoins, en poursuivant sa victime, Talkenberg a perdu de vue son ailier, le *Leutnant* Rolf Lahne. Il le retrouve dans son champ de vision quelques minutes plus tard, poursuivi par des Thunderbolt au nord de Cologne. Malheureusement, l'instant d'après, le *Rottenflieger* aperçoit le Fw 190 A-8/R2 « 5 rouge » (*WNr. 682060*) de son camarade encaisser des impacts, devenir la proie des flammes et plonger à la verticale, sans que la corolle du parachute de Lahne ne soit vue. Contraint de retourner « au charbon », Talkenberg ne peut voir l'explosion de la machine de son ailier au sol et s'éloigne de la zone, sans être capable de se souvenir par la suite du lieu du crash [9]. Avec trois victoires obtenues, les Sturmböcke du IV.(Sturm)/JG 3 sortent, pensent-ils, vainqueurs de ce duel, leurs pertes ayant été inférieures à celles de l'ennemi avec « seulement » deux avions abattus – ce qui est conforme aux revendications américaines – pour un pilote tué (Lahne) et un blessé. Ce dernier est le *Feldwebel* Werner Thiel, de la 13.(Sturm)/JG 3, qui a été descendu près de Nierendorf, au sud de Bonn, et contraint de se parachuter blessé. En vérité, pour le *Sturmgruppe*, c'est une défaite d'une courte tête, car le 373rd FG ne fera état que d'un seul pilote manquant : ayant évacué son P-47 en flammes, l'homme, grièvement blessé, succombera plus tard à ses blessures. Vers 11h00, les II.(Sturm)/JG 4 et IV./JG 4 décollent respectivement de Babenhausen et de Rhein/Main, eux aussi pour des *Jabojagd*. Une heure plus tard, les deux groupes sont chacun de leur côté durement accrochés par l'ennemi. Le II. (Sturm) *Gruppe* du *Major* Rudolf Schröder est engagé dans la région de Daun (à mi-chemin entre Prüm et Cochem) par des P-47 du 362nd *Fighter Group* qui les entraînent dans de violents combats aériens au-dessus de l'Eifel. Spécifiquement conçus pour abattre au plus près les *Viermots* dans le ciel du Reich, les Fw 190 A-8/R2 Sturmböcke (bélier), lourdement armés et dotés de blindages supplémentaires, s'avèrent trop peu maniables et totalement inadaptés pour se mesurer à des chasseurs ennemis. Tant et si bien que trois d'entre eux sont abattus et leurs pilotes tués : le *Leutnant* Hans Lehmann (« 19 noir ») et le *Feldwebel* Fritz Lippold de la 6. *Staffel*, ainsi que l'*Unteroffizier* Hermann Hetterich de la 7. *Staffel*. Un quatrième Sturmbock est perdu dans la mêlée ; son occupant se parachute et atterrit indemne près de Daun. Enfin, n'ayant quant à lui pas participé au combat, un cinquième aviateur de la 6.(Sturm)/JG 4 est blessé après avoir sauté en parachute de son Focke-Wulf victime n'ennuis moteur. Il s'agit de l'*Unteroffizier* Josef Weichmann, qui fait office de véritable miraculé !

[8] Jochen Prien, *IV./Jagdgeschwader 3, Chronik einer Jagdgruppe, 1943-1945*, p. 264.

[9] Les débris de l'avion ne seront retrouvés qu'en 2003 à la faveur de la construction d'une route à Pulheim au nord de Cologne. Toutes les informations disponibles sur le blog *Falke Eins* : http://falkeeins.blogspot.com/2020/03/berlin-gatow-fw-190-8-walkaround.html



Focke-Wulf Fw 190 A-8/R2
5.(Sturm)/JG 4
Babenhausen, Allemagne, décembre 1944

Le 17 décembre 1944, le *Leutnant* Otto Brindlinger, ici vu à bord de son Bf 109 G baptisé « Schnecke » est tué au combat. Il était l'un des meilleurs pilotes de la 3./JG 4, produit d'une longue expérience aéronautique favorisée par son père, chef pilote de l'usine Messerschmitt d'Augsbourg. (Coll. E. Mombeeck)

À Babenhausen, son mécanicien se serait trompé dans les proportions d'essence à rajouter à l'huile pour le démarrage à froid du BMW 801 de son Fw 190. Son moteur ayant des ratés, il a rapidement été distancé par sa formation et s'est retrouvé isolé au milieu de nuées de chasseurs américains. Dans l'impossibilité d'atteindre la couche nuageuse à 4 000 mètres pour s'y dissimuler, son moteur continuant à s'étouffer, Weichmann a basculé son Focke-Wulf sur le dos et piqué pour s'éjecter à 1 500 mètres. C'est alors que trois P-47 ont surgi et tiré des rafales sur le malheureux pilote suspendu à son parachute. Pris de panique, Weichmann a d'abord cherché à dégrafer son harnais, avant, sur un éclair de lucidité, de penser à faire le mort, tête baissée et membres ballants. Ce qui lui a sauvé la vie ! Et ce n'est pas fini car, au cours des derniers instants de sa descente, des coups de fusil ont claqué dans sa direction. Épaule droite brisée lors de sa réception sur le sol gelé, l'aviateur a été mis en joue par un *Obergefreiter* auquel il a dû présenter son *Soldbuch* pour prouver qu'il était bien Allemand. Tombé près du QG du LXVI. *Armee-Korps* à côté de Pronsfeld, Weichmann reçoit les premiers soins dans une maison soumise aux bombes des *Jabos* et est ramené le jour-même à son unité, d'où le médecin l'enverra à l'hôpital de Regensburg [10]. Quatre Sturmböcke perdus sans le moindre succès obtenu : les chasseurs d'assaut du II.(Sturm)/JG 4 n'ont pas pesé bien lourd face aux chasseurs de l'Oncle Sam.

Le 17 décembre, le *2nd Lieutenant* George Bauer, aux commandes de son P-47 du 397th *Fighter Squadron* du 368th *Fighter Group*, abat un Messerschmitt Bf 109 près de Prüm. Le chasseur allemand, que la bande du Reich semble identifier comme appartenant à la JG 4, est touché au moteur et sous le ventre : les points d'attache arrières du réservoir auxiliaire ont été arrachés, alors que l'avion laisse des débris derrière lui à chaque impact. (US Nara)

Un peu plus à l'ouest, le IV./JG 4 de l'*Hauptmann* Ernst Laube ne s'en tire guère mieux. Composée de moins de 20 Messerschmitt Bf 109 G, la formation est confrontée, peu après midi, à 18 P-47 entre 4 000 et 5 000 mètres dans la région de Prüm. Le combat fait aussitôt rage au-dessus du Schnee Eifel, plateau où se joue un autre drame : la 106th *Infantry Division* presque toute entière est en passe d'être encerclée par les 18. et 62. *Volksgrenadier-Divisionen* de la 5. *Panzer-Armee*, annonçant la plus grande capitulation américaine de la guerre en Europe. Ainsi, ces « Jugs » sont sûrement ceux du 405th *Fighter Group* se dépensant sans compter pour sauver ce qui peut encore l'être de la 106th *Infantry* (ils accomplissent 80 missions à son profit). Si le *Fähnrich* Hans-Günther Lachmann, de la 16. *Staffel*, est l'unique pilote du groupe crédité d'une victoire confirmée sur un Thunderbolt à 12h10 dans les environs de Roetgen, trois Bf 109 vont au tapis : ceux de l'*Unteroffizier* Adolf Oberkampf (13. *Staffel*) qui évacue en parachute blessé, de l'*Unteroffizier* Oskar Heinrichs (15. *Staffel*) parachuté mais tué et du *Leutnant* Lothar Schmidt (15. *Staffel*) qui saute en parachute légèrement blessé à la clavicule.

À 11h10, le *Wing Commander* John Wray, commandant du No 122 *Wing*, surprend deux Messerschmitt Me 262 du II./KG 51 volant à basse altitude près du Rhin à Wesel. Il ordonne à son ailier de s'occuper de l'un des deux jets qui parviendra à esquiver l'attaque du Tempest et abat pour sa part le Me 262 A-2a *WNr. 110501* (9K + BP) du *Leutnant* Wolfgang Lübke qui ne s'en sort pas [11]. En toute fin de matinée, le I./JG 3 de l'*Oberleutnant* Alfred Seidl fait décoller des *Schwärme* de Paderborn pour des *Freie Jagd*. Il s'agit pour le groupe de prendre la relève du IV.(Sturm)/JG 3 afin de nettoyer le ciel des chasseurs-bombardiers et des avions d'observation d'artillerie, toujours du côté d'Eupen et Malmedy. Le plan de vol prévoit une large boucle vers le sud (certainement afin d'éviter les concentrations de chasseurs sur lesquelles ont buté les autres *Gruppen* un peu plus tôt), raison pour laquelle les Bf 109 G sont munis de

réservoirs supplémentaires. Mesure inutile, car les rencontres avec les chasseurs et chasseurs-bombardiers américains, omniprésents dans le ciel, sont constantes, si bien qu'une série de combats aériens jalonne le parcours du I./JG 3. Au cours de ces engagements, quatre Messerschmitt mordent la poussière pour un seul P-47 revendiqué par l'*Unteroffizier* Horst Schöne, de la 3. *Staffel*, qui réclame un Thunderbolt (sa 2e victoire) près de Düren à 12h46. Un cinquième pilote, le *Gefreiter* Gustav Neißl, doit effectuer un atterrissage forcé à proximité de Krinkelt après que son Messerschmitt « 2 jaune » a été endommagé durant le combat (l'homme est capturé), un autre Bf 109 doit se poser sur le ventre, apparemment sans avoir été atteint par l'ennemi, et enfin un dernier aviateur du I. *Gruppe*, le *Leutnant* Theodor Kaiser, *Staffelführer* et leader du *Schwarm* de Schöne, rentre légèrement blessé après que son avion a été touché par l'adversaire.

LES MISSIONS *JABO* DES ME 262

La matinée est également marquée par l'apparition des biréacteurs Messerschmitt Me 262 qui s'acquittent de missions d'attaque au sol en marge du champ de bataille. Tout d'abord, six chasseurs Me 262 A-1a du I./KG(J) 54 « Totenkopf » – dont c'est le baptême du feu – mitraillent les troupes américaines dans le secteur de Saint-Vith, mais sans davantage de détails. Le gros des sorties est ensuite effectué par la KG 51 « Edelweiss » au nord du front ardennais, d'où pourraient provenir les renforts alliés dépêchés à l'aide de la 1st *Army* menacée. À 7h49, le *Hauptmann* Hans Gutzmer, du *Stab*/KG 51 (il est l'officier *Ia* de l'escadre), décolle de Rheine à bord de son Me 262 armé de deux bombes SD 250 de 250 kg et attaque des cibles aux Pays-Bas avant d'atterrir à Achmer où se trouvent des éléments du II./KG 51. Il est imité par le *Staffelkapitän* de la 2./KG 51, l'*Oberleutnant* Rudolf Abrahamczik, et son ailier l'*Oberfeldwebel* Hermann Wieczorek qui s'envolent de Hopsten à 10h00 pour bombarder des colonnes ennemies près de la ville belge de Brée. Trois minutes plus tard, c'est au tour du *Staka* de la 1./KG 51, l'*Oberleutnant* Georg Csurusky, accompagné du *Leutnant* Fritz Esche, d'effacer la piste pour aller larguer leurs bombes sur la gare de Moll, à 50 km à l'est d'Anvers. À 10h37, le *Leutnant* Hans Heid, de la 2. *Staffel*, décolle d'Hopsten avec le « 9K + BK » pour attaquer des colonnes adverses roulant sur un tronçon de route entre Peer et Brée : ses bombes SD 250 font mouche mais la réaction de la DCA et la présence de chasseurs ennemis dans le secteur incitent Heid à ne pas s'éterniser dans le coin ; il rentre à 11h50.

[10] Erik Mombeeck, *op. cit.*, p. 65.

[11] Christopher Shores & Chris Thomas, *op. cit.*, p. 358.

Messerschmitt Bf 109 G-10
Avion du *Hauptmann* Ernst Laube
Gruppenkommandeur Stab IV./JG 4
Rhein-Main, Allemagne, décembre 1944

◀ Messerschmitt Bf 109 G-14 de la 10./JG 3 sur l'aérodrome d'Esperstedt en novembre 1944. La manivelle de démarrage du moteur est déjà en place pour gagner du temps au décollage. Le III./JG 3 combat au sud du massif de l'Eifel le matin du 17 décembre. (Coll. C. Goss)

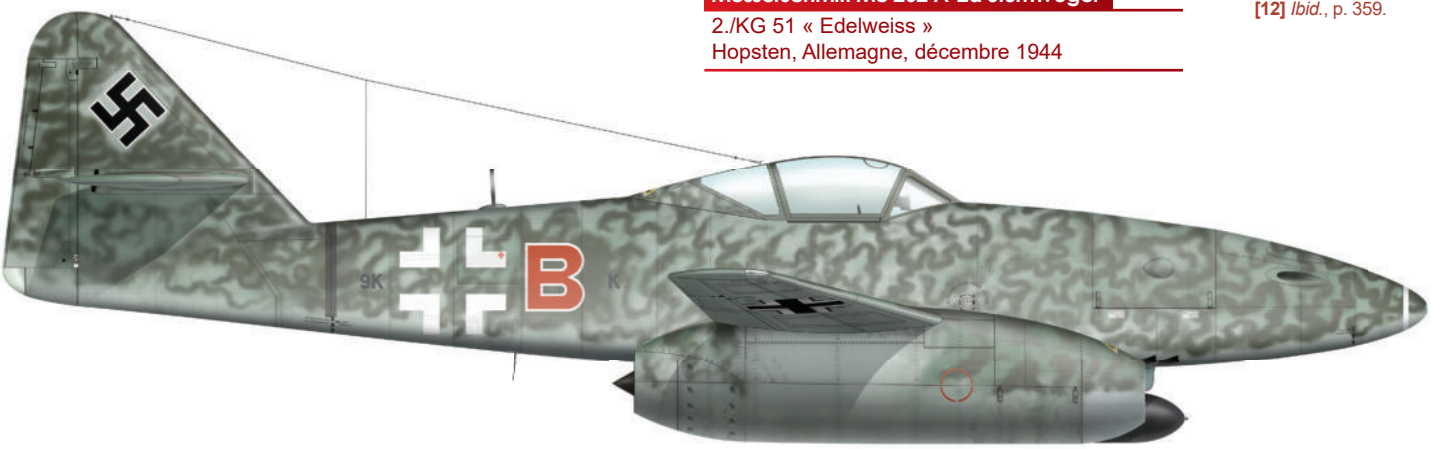
◣ Fin 1944, le Messerschmitt Me 262 A-2a codé 9K+BK « B rouge », appartenant à la KG 51, est sorti de son alvéole de l'aérodrome de Hopsten par un *Sd.Kfz. 2* Kettenkrad avant son décollage. Durant cette phase, de même que lors de l'atterrissage, les Me 262 sont très vulnérables aux chasseurs ennemis, ce qui requiert la protection régulière de la JG 27 au-dessus de Rheine et Hopsten, terrains de la KG 51. (Coll. W. Green)

À 11h10, le *Wing Commander* John B. Wray, commandant du No 122 *Wing*, s'adjuge à bord de son Tempest un Me 262 A-2a qui est très certainement le « 9K + BP » (*WNr. 110501*) du *Leutnant* Wolfgang Lübcke de la 6./KG 51 abattu dans le ciel de l'aérodrome d'Hesepe.
Au cours de l'après-midi, Abrahamczik et Wieczorek prennent de nouveau leur envol d'Hopsten, cette fois en compagnie du *Leutnant* Heinrich Haeffner, pour attaquer des troupes alliées évoluant sur la route Eindhoven–Hasselt. Le ciel étant bouché, les pilotes de la *Kette* doivent recourir à leurs compétences de vol aux instruments sur le trajet menant à la cible, et lorsqu'ils parviennent au-dessus de l'objectif, ils sont accueillis par une violente DCA. Toutefois, après avoir largué leurs bombes, les trois Me 262 rentrent à leur terrain sans encombre.

L'HEURE DE LA REVANCHE

En cet après-midi de 17 décembre, une nouvelle escadre fait son apparition sur le champ de bataille ardennais : la JG 11. Le *Stab* et le I./JG 11 se sont transférés en cours de matinée, depuis leurs aérodromes de Wunstorf et Dedelstorf, à Biblis, où ils sont arrivés respectivement à 11h40 et 10h30. Durant leur trajet, les 58 Fw 190 A du I. *Gruppe* ont été guidés à travers le mauvais temps par un Ju 88 *Nachtjäger* chargé d'assurer la navigation. Il en va de même du II./JG 11 ayant quitté Wunstorf pour le terrain de Zellhausen où il a atterri à midi, lui aussi sous la conduite d'un Ju 88 *Lotsen*. Ces vols ont été accomplis sans histoire, à l'inverse de celui du III./JG 11 entre Hustedt

Messerschmitt Me 262 A-2a Sturmvogel
2./KG 51 « Edelweiss »
Hopsten, Allemagne, décembre 1944



[12] *Ibid.*, p. 359.

▶ Le 17 décembre, six chasseurs Me 262 A-1a du I./KG(J) 54 « Totenkopf » canonnent à coup de MK 108 de 30 mm les troupes américaines survolées dans le secteur de Saint-Vith. (E-N Archives)

◢ **En bas :** Pilotes du II./JG 1 à Rheine en janvier 1944 autour de l'*Hauptmann* Rüdiger von Kirchmayr (au centre, à gauche du « 9 noir »), *Kommandeur* du I./JG 11 à la fin de l'année. (Coll. C. Goss)

◢ **Ci-dessous :** Briefing terminé. Les visages sont graves alors que ces pilotes de P-38 de la 9th *Air Force* rejoignent leurs appareils sur un terrain belge pour le décollage. La Luftwaffe est de retour en force et il va falloir l'affronter. (US Nara)

et Gross-Ostheim, puisque trois de ses 65 Fw 190 A ont été endommagés après s'être posés sur le ventre.
Les pilotes du *Kommodore* Günther Specht n'ont pas le temps de souffler, car ils sont immédiatement jetés dans la bataille. Ordre leur est donné de se rendre au-dessus des Ardennes. Des préparatifs calamiteux à Biblis ne permettent à l'*Hauptmann* Rüdiger von Kirchmayr, *Kommandeur* du I. *Gruppe* (qui finira le conflit avec 50 victoires), de faire décoller à 13h00 que 17 Anton des 2. et 4. *Staffeln*. En chemin, le groupe de Focke-Wulf se heurte au nord de Trèves à une importante formation de P-38 Lightning avec laquelle un violent combat débute. Six victoires sont revendiquées par les Allemands mais seulement quatre seront confirmées par la suite, soit une à l'*Unteroffizier* Werner (*Stab* I./JG 11) à 14h34 au sud de Bitburg, une au *Feldwebel* Koch (4. *Staffel*) à 14h35 au même endroit, une à l'*Hauptmann* von Kirchmayr (*Stab* I./JG 11) à 14h36 entre Prüm et Daun, et une au *Leutnant* Klein (4. *Staffel*) à 14h43. Une bien maigre consolation compte tenu du sacrifice enduré pour en arriver à ce résultat. En effet, la formation allemande a été saignée à blanc : 10 des 17 Fw 190 A mis en l'air par le I. *Gruppe* ont été abattus, pour deux navigants tués et six autres blessés !
Vers 14h15, des Tempest du No 56 *Squadron* en patrouille sur Paderborn coiffent deux chasseurs de nuit Heinkel He 219 du I./NJG 1 volant à basse altitude. L'un d'eux ne demande pas son reste et s'échappe, mais l'autre a son moteur mis en feu par les rafales du *Pilot Officer* Shaw. Le bimoteur allemand se présente à l'atterrissage à Paderborn et sort son train. Comme l'incendie s'est à ce moment-là éteint, le *Flight Lieutenant* Ross plonge et le mitraille. Cette fois, le He 219 Uhu s'écrase sur des ruines. Ross et Shaw signent ainsi tous deux leur seconde victoire du jour [12].
L'unité allemande suivante à décoller au cours de l'après-midi est le I./JG 4 qui effectue sa seconde mission de la journée. Encore une fois, des P-47 supérieurs en nombre empêchent les chasseurs allemands de parvenir au-dessus des Ardennes. Un violent combat met aux prises les deux adversaires au-dessus de l'Eifel. À 14h17, le *Fähnrich* Julius Meinke, de la 1. *Staffel*, prend le dessus sur un Thunderbolt et l'abat à une soixantaine de kilomètres au nord de Trèves.

[13] Erik Mombeeck, *op. cit.*, p. 65.

[14] Jochen Prien, Gerhard Stemmer et Winfried Bock, *Die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe, 1934 bis 1945 – Teil 13/II, Reichsverteidigung 1944 (6.6 bis 31.12.1944) & Einsatz im Westen 1.10 bis 31.12.1944*, Buchverlag Rogge GmbH, 2017, p. 508.

[15] Christopher Shores & Chris Thomas, *op. cit.*, p. 359.

Le vainqueur affirmera toutefois ultérieurement à l'historien Erik Moombeck qu'il s'agissait d'un P-51 Mustang [13]. Cet engagement semble avoir coûté deux avions supplémentaires au I. *Gruppe* (sans conséquence pour leurs pilotes, indemnes), car, dans leur somme sur la chasse allemande, Jochen Prien, Gerhard Stemmer et Winfried Bock font état de six Messerschmitt du I./JG 4 abattus en combat aérien sur l'ensemble des deux missions de la journée, soit deux machines de plus que celles qui ont été descendues au cours la matinée. Et selon eux, les pertes humaines n'évoluent pas par rapport à celles du matin (pour rappel : Brindlinger tué, Heyne tué, Krause blessé et Wittbold parachuté) [14]. Il faut ajouter à ce total, outre le Bf 109 endommagé de Miller lors de la première sortie, deux autres perdus sur accident ce jour.

Compte tenu des coupes sombres opérées dans leurs rangs par les « Ami » (Américains dans l'argot militaire allemand) le matin même, les trois autres groupes de l'escadre du *Major* Gerhard Michalski ne sont pas engagés l'après-midi du 17. À 15h20, le III./JG 4 en profite pour quitter Biblis et s'installer avec le I. *Gruppe* à Griesheim.

De son côté, la JG 27 continue, mine de rien, à gonfler son palmarès. Le I. *Gruppe* s'illustre au-dessus des têtes des Waffen-SS du *Kampfgruppe* « Peiper » qui butent alors, sur leur flanc nord, sur le 26th *Infantry Regiment* de la « Big Red One » : l'*Unteroffizier* Saffranovski (1./JG 27) descend à 14h41 un P-47 à Butgenbach, imité la minute d'après par le *Feldwebel* Deutschmann (3. *Staffel*) à Spa. Au II./JG 27 amputé de huit machines par le 404th *Fighter Group* en matinée, quelques sections sont mises en l'air pour assurer la protection de l'aérodrome de Rheine et des Me 262 de la KG 51, tandis que d'autres Messerschmitt Bf 109 du groupe repartent en mission dans le massif ardennais en début d'après-midi. À l'est de Düren, ces derniers croisent la route d'une unité de P-47 ou plutôt recroisent la route, puisqu'il semble s'agir d'un *Squadron* du 404th FG, celui-là même qui les a châtiés quelques heures plus tôt ! Le *Leutnant* Stein, de la 7. *Staffel*, venge en partie l'affront matinal : il « exécute » un de ces Thunderbolt au nord d'Euskirchen à 15h00. Cette fois, tous les chasseurs allemands rentrent à Rheine-Hopsten sains et saufs. Le III. *Gruppe* décolle lui aussi au début de l'après-midi pour une *Jabojagd* au-dessus de la région de Münster. Ses Messerschmitt Bf 109 (au nombre de 25 d'après les Britanniques) surprennent vers 14h15 une section de Tempest du No 56 *Squadron* en train de mitrailler un convoi ferroviaire au nord-est de la ville allemande. Le combat se déporte près de Coesfeld. Deux Bf 109 sont revendiqués par le *Flight Lieutenant* A.R. Moore et le *Flight Sergeant* J.A. Bosley, le *Warrant Officer* J.F. Alexander en endommageant un troisième après avoir lui-même été touché par un chasseur allemand venu sur ses 9 heures [15]. Alexander est très certainement la victoire (annoncée comme un… P-47 !) réclamée par le III./JG 27 mais qui ne semble pas avoir été – à raison – homologuée.

▲ Un Lockheed P-38L Lightning (codé F5-W) du 428th *Fighter Squadron* (474th *Fighter Group*) en cours de maintenance sur le terrain d'aviation de Florennes-Juzaine, en Belgique, durant l'hiver 1944-1945. (US Nara)

◀ Embourbé en bord de piste sur son terrain de Florennes-Juzaine, le P-38J codé 7Y-P (S/N 42-67799), appartenant au 429th *Fighter Squadron* du 474th *Fighter Group*, est sorti de la fange par un M2 High Speed Tractor, mais les mécaniciens ont interrompu la manœuvre car la jambe droite du train d'atterrissage est tellement enfoncée qu'il est à craindre qu'elle ne se brise. (USAF)

LES MISSIONS DES GROUPES DE CHASSE ALLEMANDS L'APRÈS-MIDI DU 17 DÉCEMBRE 1944

Focke-Wulf Fw 190 D-9
Avion de l'*Oberleutnant* Waldemar Radener
7./JG 26 « Schlageter »
Nordhorn-Klausheide, Allemagne, décembre 1944

En revanche, l'unité de l'*Hauptmann* Werfft reconnaît un avion perdu qui s'est écrasé avec son pilote près de Greven.
Enfin, malgré la perte de ses cinq appareils (mais un seul pilote) le matin, le IV./JG 27 peut repartir au combat cet après-midi là dans les Ardennes. Tombant nez à nez sur des P-38, le groupe s'en tire bien : le *Feldwebel* Patan, de la 13. *Staffel*, en abat un au nord-est de Gerolstein à 15h24 et les hommes de Dudeck reviennent ensuite à Achmer au grand complet. La journée s'achève, outre les cinq avions abattus en matinée, au nombre d'un Bf 109 accidenté et deux autres endommagés.
La JG 27 décroche le meilleur total de victoires de ce 17 décembre, avec 16 *Abschüsse* confirmées sur des P-47 et P-38. Même si ce « score » est sans aucun doute surestimé, il démontre que certaines *Geschwader* ont de beaux restes et constituent encore des adversaires redoutables.
Au IV./JG 54, la mission de l'après-midi est plus fructueuse que la précédente. Le groupe de la « Grünherz » rattaché à la JG 27 prend sa revanche dans la région de Saint-Vith, lors d'un combat avec des P-38 Lightning qui commence sur les Hautes Fagnes. Le *Leutnant* Kurt Bell (15. *Staffel*) s'adjuge à 15h10 un chasseur bipoutre américain qui est sa cinquième victoire, le *Leutnant* Carl Resch (15./JG 54) en ajoute un autre à 15h12, le *Leutnant* Paul Brandt (16. *Staffel*) triomphe d'un troisième P-38 exactement à la même heure, et le *Gefreiter* Beckert (15. *Staffel*) finit le travail en envoyant un quatrième Lightning *ad patres* au nord-ouest de Gerlostein à 15h30. Le IV./JG 54 n'a pas enduré la moindre perte, mais ses revendications sont sûrement un peu optimistes...
Pendant ce temps, 19 Fw 190 A du I./JG 26 menés par l'*Oberleutnant* Alfred Heckmann (70 victoires à ce jour) ont décollé de Fürstenau à 14h27 et se dirigent vers les Ardennes pour une chasse aux *Jabos*. Un *Schwarm* de la 4. *Staffel* commandé par l'*Unteroffizier* Hans Kukla assure la couverture haute. Vers 15h20, les Allemands surprennent au niveau des Hautes Fagnes huit P-38 Lightning du 428th *Fighter Squadron* du 474th *Fighter Group* qui, après un *strafing* de trains du côté de Bitburg, attaquent des colonnes motorisées allemandes. Pendant que quatre d'entre eux restent en protection en altitude, les quatre autres larguent des bombes de 500 lbs et mitraillent les véhicules étirés sur la route. Les Focke-Wulf mettent aussitôt pleins gaz et foncent dessus. Le *Schwarm* de Kukla se débarrasse facilement de la couverture haute américaine. De ces quatre P-38, trois sont revendiqués par les pilotes de la « Schlageter ». Kukla décroche sa toute première victoire, mais il n'a pas de témoin, si bien qu'il ne prendra même pas la peine de la réclamer. Par contre, son ailier, l'*Unteroffizier* Rudolf Delor, fait coup double : à 15h25 et 15h30, deux P-38 vont au tapis sous ses coups. Kukla restera toujours persuadé que l'une de ces deux *Luftsiege* est la sienne... Entre-temps, à 15h27, le *Leutnant* Joachim Günther (2. *Staffel*) s'est adjugé le troisième Lightning en couverture, sa 10e victoire personnelle, toutes obtenues depuis le 6 juin 1944. Un quatrième chasseur américain (de l'échelon d'attaque) s'écrase, celui du *Lieutenant* John W. « Jack » Mahoney qui, blessé et sans espoir de rentrer au terrain, saute en parachute de son appareil touché ; l'homme est capturé au sol par des *Landser*. On ignore le nom de son vainqueur, d'autant que des Fw 190 A du I./JG 2 se sont joints à la mêlée. Le dernier P-38 de protection réussit à s'enfuir ; son pilote, le *1st Lieutenant* Alexander « Greek » Zeece, se traîne comme il peut jusqu'à sa base de Florennes, où, de mémoire de navigants comme de rampants, jamais avion n'a été ramené autant truffé de plomb. Quelques minutes plus tard, le bipoutre du *Lieutenant* Oliver Berg rentre dans un état à peine meilleur. Le P-38 du commandant du 428th, le *Major* Ernst B. Nuckols Jr., revient lui aussi sévèrement endommagé et ne doit son salut qu'à un jeu du chat et de la souris avec les Focke-Wulf dans les nuages bas. Le 428th FS sort littéralement exsangue de ce combat aérien. En face, Heckmann ne perd pas un seul avion, à l'inverse de la JG 2 dont quatre Fw 190 A sont portés manquants. Les Américains revendiquent d'ailleurs 3 ennemis abattus, 3 probables et 3 endommagés, *overclaims* qui seront officiellement ramenés à la proportion de 1/4/1. Sur le chemin du retour, les Anton du I./JG 26 font escale à Krefeld pour refaire les pleins et passeront la nuit sur place [16]. Pendant ce temps, les pilotes du groupe restés à Fürstenau réceptionnent et testent en vol pour la première fois leurs Focke-Wulf Fw 190 D-9, sur lequel l'unité doit être convertie tout en restant opérationnelle pour la bataille des Ardennes.
Le II./JG 26, dont nous n'avons pas encore parlé, est d'ailleurs au repos dans ses quartiers d'hiver à Nordhorn-Clausheide et profite lui aussi de cette période pour passer sur le Dora. En revanche, aucune information n'est

Jumo 213 A tournant, ce Focke-Wulf Fw 190 D-9 du II./JG 26 est sur le point de décoller du terrain de Nordhorn-Klausheide pour une prise en main. Ce groupe de la « Schlageter » vient de réceptionner ses Dora et ses pilotes sont en cours de conversion sur ce nouveau modèle, si bien qu'ils ne prennent pas part aux combats du 17 décembre. (Coll. C. Goss)

▶ À l'automne 1944, l'*Unteroffizier* Oskar Bösch grimpe à bord de son Focke Wulf Fw 190 A-8/R2 de la 14.(Sturm)/JG 3 sur l'aérodrome de Schafstädt. Bösch est crédité de 8 victoires au début de la bataille des Ardennes et il finira la guerre avec un score de 18. (Coll. C. Goss)

▼ Des pilotes de la 11./JG 3 à Franzfelde en mars 1945 entourent une *Luftwaffe-Helferin* installée dans le Bf 109 K-4 « 8 jaune » du *Staffelkapitän*, le *Leutnant* Walther. Assis sur l'aile, à gauche, l'*Unteroffizier* Massing et, à droite, le *Gefreiter* Zitzmann. Les pilotes debout devant l'aile ne sont pas identifiés. Derrière l'habitacle, le *Fahnenjunker-Feldwebel* Gogler. Debout devant le fuselage, à gauche, le *Leutnant* Walther et, à droite, l'*Unteroffizier* Suhr. Tous ces pilotes ont pris part à la bataille des Ardennes et « Bodenplatte » avec le III./JG 3. (Coll. Jean-Yves Lorant)

disponible concernant les activités de l'après-midi du III./JG 26 après sa sortie matinale.
Pendant ce temps, les deux autres escadrilles du I./JG 11 (1. et 3. *Staffeln*) qui n'avaient pu décoller un peu plus tôt avec le reste du groupe sont enfin à pied d'œuvre et s'envolent de Biblis à 14h32. Elles réussissent à pénétrer au-dessus des Ardennes, où elles sont accueillies par des tirs de DCA américaine ou de Flak, mais aucun avion ennemi n'est rencontré. Après un vol d'une heure et demie sans histoire, tous les Fw 190 A rentrent au bercail sans dommages, hormis l'un d'entre eux qui doit effectuer un atterrissage d'urgence et est bon pour l'atelier (pilote indemne).
Le IV.(Sturm)/JG 3 de Weydenhammer est l'un des groupes de la « Udet » à retourner au combat l'après-midi. Une nouvelle mission, identique à celle de la matinée et toujours sur Eupen–Malmedy, conduit le *Gruppe* à emprunter le même itinéraire. Une fois de plus, les Américains sont au rendez-vous. Avant même d'arriver à la frontière avec la Belgique, les Fw 190 A-8/R2 Sturmböcke sont en effet interceptés au sud de Bonn par une formation de P-38 Lightning supérieure en nombre. L'*Unteroffizier* Karl Kapteina, de la 15.(Sturm)/JG 3, narre la suite : « À ce moment-là, nous ne volions plus proches les uns des autres, mais avec de grands écarts et à grandes distances, comme des chasseurs normaux devaient le faire. Au cours de cette mission, notre *Staffel* volait à l'arrière alors que des camarades d'une autre escadrille étaient déjà en train de se battre à l'avant avec des chasseurs ennemis.
Je volais avec notre *Staffelführer*, le *Leutnant* Hecker, dans le rôle de *Kaczmarek*, lorsqu'il se mit à ralentir, éjecta soudainement sa verrière et sauta. Dès lors qu'il fût suspendu à son parachute, je l'ai survolé en faisant des cercles environ 200 m au-dessus de lui. Bien m'en a pris, car peu de temps après, un Lightning vola vers lui et lui tira dessus avec des munitions traçantes. J'ai immédiatement plongé sur le Lightning et lui ai décoché une rafale dans le nez. Il s'est instantanément retourné et nous avons été entraînés dans un combat tournoyant. J'ai effectué mon virage à gauche si brusquement que ma machine a commencé à vibrer ; c'était le signe que l'instant d'après elle basculerait sur l'aile droite. Pour corriger, j'ai dû jouer un peu avec la gouverne de profondeur, ce qui a immédiatement augmenté le rayon de mon virage. À ce moment, le pilote du Lightning a commis une grossière erreur : il a piqué et tenté de s'échapper vers l'ouest à basse altitude. J'ai pu l'abattre à peu de frais durant sa manœuvre désespérée. Ce devait être un débutant ! » **[17]**.
Kapteina vient alors d'obtenir sa première victoire de la guerre. Deux de ses camarades de *Gruppe* sont également en réussite. À 15h30, le *Feldwebel* Karl Kleinemeier, de la 13.(Sturm)/JG 3, abat un P-38 à 2 500 mètres (sa 3e victoire), et l'*Unteroffizier* Helmut Keune, de la 14.(Sturm)/JG 3, s'en fait un autre au même instant à 2 000 m (sa 3e victoire également). Seulement deux de ces trois victoires seront finalement homologuées, mais le IV. (Sturm) *Gruppe* de l'*Hauptmann* Weydenhammer ne déplore aucune perte humaine lors de cette mission, preuve que des pilotes allemands, même novices mais bien encadrés, peuvent encore tenir la dragée haute à des Alliés parfois trop sûrs de leur force.

[16] Donald Caldwell, *op. cit.*, p. 387.

[17] Jochen Prien, *op. cit.*, p. 264-265.

Messerschmitt Bf 109 G-10
Avion de l'*Oberleutnant* Alfred Seidl
Gruppenkommandeur I./JG 3 « Udet »
Paderborn, Allemagne, décembre 1944

▲ Pour la première fois depuis des mois, les regards des *Landser* progressant au sol fixent le ciel sans appréhension particulière, avec confiance et enthousiasme même. Non seulement les nuages épais empêchent toute sortie des quadrimoteurs de la 8th *Air Force* et des bimoteurs de la 9th *Air Force*, mais la *Tagjagd* dispute avec très grande agressivité le ciel aux *Jabos*, les empêchant de frapper efficacement les colonnes motorisées allemandes. Cette estafette motocycliste d'une *Fallschirmjäger-Division* ou d'une batterie de Flak accompagnant les *Panzer* s'arrête un instant pour assister au spectacle aérien qui doit regonfler son moral. (Criticalpast)

▲ Même séquence du reportage de propagande que ci-dessus. Un passager de la Kübelwagen (dont on apprécie le soin apporté au camouflage grâce à des branches) visible derrière le motocycliste est sorti du véhicule et, excité comme une puce, désigne du doigt ce qui semble être un combat aérien entre Luftwaffe et USAAF. (Criticalpast)

Au final, seul le *Leutnant* Karl-Dieter Hecker, *Staffelführer* de la 15.(Sturm), est porté manquant en raison du moteur calé de son Focke-Wulf « 14 jaune », mais il rentrera en train le lendemain. La nuit tombera, pour le IV.(Sturm)/JG 3, avec un total de trois Fw 190 détruits en combat aérien lors de ces deux demies journées. Un bilan qui n'a rien d'infâmant, d'autant que l'unité a réellement donné du fil à retordre aux Américains, matin comme après-midi, avec six victoires revendiquées, même si la plupart sont, comme il se doit, sujettes à caution.

Le I./JG 3 retourne lui aussi au front cet après-midi, car son *Gruppenkommandeur*, l'*Oberleutnant* Alfred Seidl, abat un P-47 qui constitue sa 31e victoire, sauf que les précisions manquent concernant cette mission du groupe.

Lors du vol de convoyage de son Bf 109 G-14 codé « <2+I » (*WNr. 262818*), le *Feldwebel* Henning, du *Stab* III./JG 3, est pris en chasse par des chasseurs américains. Dans sa fuite éperdue, le pilote allemand s'égare et se pose sur les coups de 16 heures derrière la frontière suisse, dans un champ en bordure d'Affeltrangen, son appareil se plantant le nez dans un fossé d'irrigation. Henning sera interné et son Messerschmitt fortement endommagé réparé par ses nouveaux propriétaires.

Le II./JG 11 est parmi les dernières unités de la chasse de jour à partir en mission pour une *Jabojagd* sur le champ de bataille. Un combat aérien oppose le groupe de l'*Hauptmann* Karl Leonhard à des P-47 dans le ciel de la région de Worms. À 16h00, l'*Unteroffizier* Grube, du *Stab*, est ainsi crédité d'une *Luftsieg* sur un Thunderbolt à 1 500 mètres d'altitude, mais les Allemands perdent deux Messerschmitt : un abattu par erreur par la Flak (pilote porté disparu, mais qui retournera plus tard à son unité) et un endommagé sur accident.

Les opérations du III./JG 11 de l'*Hauptmann* Horst-Günther von Fassong restent inconnues, mais l'unité signale un Fw 190 A envoyé à l'atelier pour réparation sans que l'ennemi n'y soit pour quelque chose.

LES AUTRES *GESCHWADERN*

À la lisière sud du front, la *5. Jagddivision* a ordonné à la JG 53 de faire décoller pour 8h30 ses groupes pour des missions de *Jabojagd* sur le secteur Pirmasens–Landau–Kaiserslautern d'une part et sur la zone Colmar–Mulhouse d'autre part. À défaut de trouver l'ennemi, les chasseurs devront attaquer des objectifs d'opportunité dans la profondeur du dispositif adverse. Commandée par l'*Oberstleutnant* Helmut Bennemann (93 victoires), la « Pik As » est privée de son I. *Gruppe* qui est alors en Hongrie. Ce sont donc les II./JG 53 et IV./JG 53 qui s'y collent. À Malmsheim, le premier de ces deux groupes, aux ordres du *Major* Jürgen Harder, met en l'air 22 Messerschmitt Bf 109 le matin et 17 machines l'après-midi pour des vols au-dessus du secteur Pirmasens–Karlsruhe, mais aucune victoire n'est remportée par le II. *Gruppe*. C'est même l'inverse, puisque le Bf 109 G-14 *WNr. 462911* (7. *Staffel*)

▶ Un Bf 109 G-14 de la 12./JG 53 moteur lancé et paré à partir en mission en bordure du terrain de Kirrlach, le 13 janvier 1945. Le 17 décembre 1944, le III. *Gruppe* de la « Pik As » se contente d'une *Freie Jagd* (chasse libre) en début d'après-midi dans le secteur de Karlsruhe. (Coll. C. Goss)

◢ **À gauche :** L'*Oberst* Herbert Ihlefeld, *Kommodore* de la JG 1 et as aux 129 victoires en date du 17 décembre 1944 (sur un total en fin de guerre de 130 ou 132 selon les sources), procède au transfert de son escadre depuis le front de l'Est ce jour-là. Un trajet qui n'est pas de tout repos, les accidents étant nombreux à l'atterrissage... (DR)

◢ **À droite :** Le *Major* Johannes Naumann (ici avec le grade d'*Hauptmann*) commande le II./JG 6 qui est impliqué le 17 décembre dans un combat aérien lui coûtant un Focke-Wulf dans le ciel de Königswinter. Au moment de la bataille des Ardennes, Naumann est crédité de la totalité de ses 34 victoires de la guerre, à laquelle il survivra. (Coll. C. Goss)

est abattu dans un combat tournoyant par un P-47 près de Kandel, l'*Unteroffizier* Juszak parvenant à s'extraire en parachute. Légèrement blessé, le pilote est dirigé sur l'infirmerie du II./JG 53 et reviendra à son escadrille quelques jours plus tard. Un autre Messerschmitt est endommagé au cours de la journée dans des circonstances inconnues sans que les Alliés n'en soient à l'origine. Le IV. *Gruppe* de l'*Hauptmann* Friedrich Müer assure deux missions de *Jabojagd* dans la région de Mulhouse et Colmar, faisant décoller de Stuttgart-Echterdingen 29 Messerschmitt Bf 109 G/K le matin puis 19 l'après-midi. Néanmoins, aucune de ces deux formations ne fait de rencontre avec l'ennemi. Quelques *Schwärme* du groupe sont également envoyés à la chasse aux avions d'observation d'artillerie dans la région de Thann, mais tous rentrent bredouilles. Deux Bf 109 du groupe sont envoyés en réparation sur accident.

Quant au III./JG 53 aux ordres de l'*Hauptmann* Franz Götz, il n'effectue qu'une seule mission ce jour-là : une *Freie Jagd* en début d'après-midi dans la région de Karlsruhe. Trois *Schwärme* totalisant 12 Bf 109 s'envolent de Germersheim et affrontent des P-47 sans résultat. Au retour, les Messerschmitt se posent à Kirrlach, le nouveau terrain affecté au groupe. Un appareil de la 11. *Staffel*, victime d'un ennui moteur, tente de gagner l'aérodrome de Mannheim-Sandhofen. Or, l'*Obergefreiter* Beyer manque son approche de la piste, la dépasse et est contraint de remettre les gaz. C'est alors que le moteur de son « 11 noir + I » (*WNr. 462632*) émet une épaisse fumée noire. Beyer grimpe à 250 mètres et saute en parachute au-dessus du terrain. Malheureusement pour lui, il tire la poignée trop tard si bien que la voile ne se déploie qu'à moitié :

l'aviateur ne survit pas à sa chute [18]. Volant sur Fw 190 A (sauf le III. *Gruppe* sur Bf 109 G), la JG 6 « Horst Wessel » de l'*Oberstleutnant* Johann Kogler est elle aussi engagée, mais on sait peu de choses sur ses actions de ce jour. Ses I., II. et III. *Gruppen* opèrent respectivement depuis les aérodromes de Delmenhorst, Quakenbrück et Bissel. Le I./JG 6 de l'*Hauptmann* Willi Elstermann n'est pas crédité de la moindre victoire au combat et déplore un Focke-Wulf endommagé sans intervention de l'ennemi. Le II./JG 6 du *Major* Johannes Naumann est pour sa part impliqué dans un combat aérien avec des chasseurs alliés près de Königswinter, sur le Rhin, un Fw 190 étant abattu à cette occasion (pilote tué). Le reste des mouvements réside dans les déploiements des ultimes escadres attendues sur les arrières du *Westfront*. La JG 1 « Oesau » de l'*Oberst* Herbert Ihlefeld (129 victoires à ce jour) a quitté ses bases de Poméranie, au nord-est du Reich pour l'Ouest, mais le mauvais temps a contrarié le voyage de plusieurs unités malgré le recours à des *Lotsen*. L'avion d'un *Schwarm* du *Stab* se retourne à l'atterrissage à Twente en roulant dans un cratère de bombe ; son pilote est blessé. Au I. *Gruppe*, un Fw 190 A est détruit et huit autres endommagés en se posant en urgence sur l'aérodrome néerlandais, la plupart à court de carburant après des erreurs de navigation.

[18] Jochen Prien, *Jagdgeschwader 53, a History of the « Pik As » Geschwader, January-May 1945*, Schiffer Publishing, 1998, p. 993.

Mais la casse n'est que matérielle pour les hommes de l'*Hauptmann* Georg Hackbarth. Les 33 Focke-Wulf Fw 190 A du II./JG 1 font exception, car ils atterrissent sans encombre à Drope. Enfin, le III. *Gruppe* est endeuillé dès le décollage à Anklam par un accident mortel et l'arrivée à Rheine est des plus mouvementées, puisque cinq Bf 109 G, réservoirs à sec, se posent sur le ventre (une machine détruite à 100 % et les quatre autres endommagées à des degrés divers). Le long trajet ayant éprouvé les hommes, aucune mission opérationnelle n'est accomplie par la JG 1 ce 17 décembre.

La JG 77 « Herz As » du *Major* Siegfried Freytag a déjà dépêché l'*Hauptmann* Köhler et son III. *Gruppe* à Düsseldorf la veille et c'est donc aux deux autres groupes de le rejoindre le 17. Venant de Schönwalde en Poméranie, le I./JG 77 de l'*Hauptmann* Lothar Baumann s'installe ainsi à Dortmund, où le *Stab* et un détachement précurseur s'activent depuis plusieurs jours à préparer l'arrivée de l'unité. En raison de pannes mécaniques ou de carburant, trois Bf 109 de la 1. *Staffel* doivent effectuer un atterrissage forcé en toute fin de trajet. De son côté, transféré de Werl, le II./JG 77 se pose à Essen-Mülheim avec 49 Gustav : les mêmes raisons produisant les mêmes effets, cinq d'entre eux finissent sur le ventre : un Messerschmitt est détruit et quatre endommagés. Malgré ces atterrissages d'urgence, aucun pilote des deux groupes n'est blessé. L'escadre est alors au grand complet à l'Ouest.

Autre déception côté allemand, la SG 4 de l'*Oberstleutnant* Ewald Janssen, attribuée à la 5. *Jagddivision* et sur laquelle de grands espoirs sont fondés par le haut commandement, ne peut non plus entrer en action ce jour alors que c'était prévu. Le baptême du feu de la nouvelle roquette air-sol antichar Panzerblitz 1, dont le III. *Gruppe* est la toute première unité de la Luftwaffe à avoir être équipée (spécialement pour « Herbstnebel ») et au tir de laquelle les navigants se sont entraînés par plafond bas du 4 novembre au 4 décembre sur le terrain d'Udetfeld [19], attendra 24 heures… En effet, selon l'historien Jean-Louis Roba, qui a exhumé l'historique du III./SG 4, un *Vorkommando*

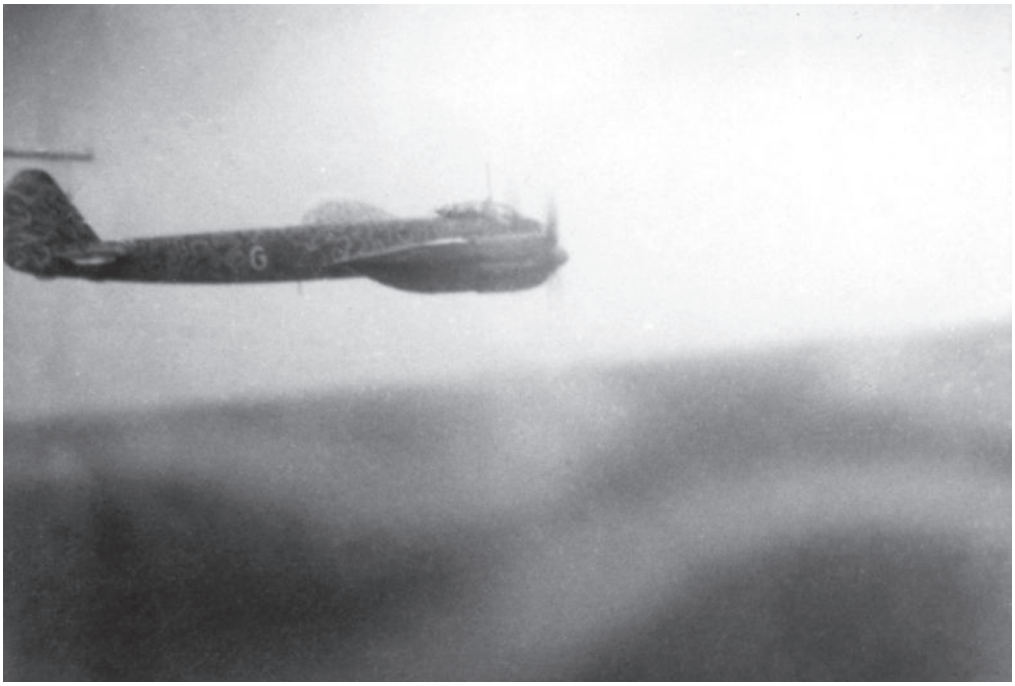
Wahn (détachement avancé de Wahn) fort de quinze mécaniciens est arrivé à Cologne-Wahn le 16 décembre à minuit. À 14h00 le 17, des Focke-Wulf Fw 190 F-8 du III. *Gruppe* venus de Kirrlach et Reinsehlen entament leur mouvement et se posent à Kirdorf. Janssen ordonne alors que les appareils en état du groupe gagnent Wahn à 15h30. Ces ordres arrivent bien trop tard. Ainsi, seulement 11 Fw 190 F-8 atterrissent sur place… peu avant la tombée de la nuit ! Leur intervention sur les Ardennes étant programmée aux premières lueurs du 18 décembre, l'équipe au sol débute immédiatement le montage des bombes sur les appareils. Mais cette tâche est trop importante pour la quinzaine de « rampants » du *Vorkommando Wahn* et la compétence de ces jeunes techniciens mal formés est en cause, étant donné que quatre Focke-Wulf sont endommagés lors de ces préparatifs. De fait, il est demandé en urgence de réquisitionner des personnels au sol d'autres *Schlachtgeschwadern*… Les Fw 190 F-8 du III./SG 4 sont alors dispersés entre les aérodromes de Cologne-Wahn (11 avions), Kirdorf (7), Kirrlach (2), Göttingen (5) et Reinsehlen (23) [20]. Si quatre Focke-Wulf armés de Panzerblitz du III. *Gruppe* décolleront bien le lendemain, cette journée du 17 marque le point de départ d'une gestion calamiteuse de l'escadre – un doux euphémisme – qui ne cessera d'être « trimballée » par son *Kommodore* d'aérodromes à d'autres par des séries d'ordres et de contre-ordres, pour une intervention des autres *Gruppen* très tardive durant la bataille des Ardennes (le 24 décembre !) et, par conséquent, des résultats très en deçà des attentes. Pour la conduite hasardeuse de son escadre, l'*Oberstleutnant* Ewald Janssen sera même démis de son commandement et remplacé par l'*Oberst* Alfred Druschel le 28 décembre !

LES MISSIONS DE LA NUIT DU 17 AU 18

En soirée, les unités concernées reçoivent leurs directives pour la nuit : « ordres du II. *Jagdkorps*, nuit du 17 au 18 décembre : soutenir la 6. *Panzer-Armee* dans son offensive en couvrant son flanc droit par des attaques de harcèlement sur les routes, les voies de chemin de fer et les communes de Sittard–Aix-la-Chapelle–Eupen–Liège–Maastricht.

Focke-Wulf Fw 190 F-8 / Panzerblitz
Avion du *Feldwebel* Rudolf Fye
9./SG 4
Cologne-Wahn, Allemagne, décembre 1944

◀ Ces Focke-Wulf Fw 190 F-8 du III./SG 4 rentrent de mission, probablement dans le ciel letton à l'été 1944. Quelques mois plus tard, durant la bataille des Ardennes, le groupe, est, à l'instar de toute l'escadre, déplacé d'un aérodrome à l'autre et n'est pas en mesure d'intervenir efficacement sur le champ de bataille malgré l'équipement de ses avions en roquettes antichars Panzerblitz 1, « arme miracle » sur laquelle de grands espoirs ont pourtant été fondés pour briser les contre-attaques blindées des Alliés sur la Meuse... (DR)



▶ Des bombardiers Junkers Ju 88 S-3 de la 3./LG 1 lors d'une mission sur les Ardennes en décembre 1944. Ce cliché pris par un mitrailleur, l'*Unteroffizier* Ernst Franke, donne une bonne idée des conditions atmosphériques épouvantables en altitude. (Coll. P. Taghon)

Objectif : ralentir les mouvements alliés ». [21]
Dans la soirée du 17, les bombardiers Junkers Ju 88 A-4 et Ju 88 S-3 du I./LG 1, aux ordres de l'*Hauptmann* Rüdiger Pannenborg, s'envolent donc de Varel pour des raids de harcèlement (*Störangriffe*) sur le secteur Verviers–Aix-la-Chapelle. De même, tous les Ju 88 du II./LG 1 de l'*Hauptmann* Karl Peters décollent d'Ahlhorn pour attaquer des concentrations de troupes ennemies à Sittard, au nord-est de Maastricht. Malgré les tirs fournis de l'artillerie antiaérienne, la plupart des Junkers du groupe larguent leurs bombes. Les pertes n'en demeurent pas moins extrêmement lourdes. Cinq Ju 88 S-3 sont abattus : un par la DCA et quatre par des chasseurs de nuit alliés, certainement des Northrop P-61 Black Widow du 422nd NFS qui revendiquent trois bimoteurs cette nuit-là. Ne rentrent pas, à la 4. *Staffel*, les appareils du *Leutnant* Horst Bullmann écrasé à Margraten (*WNr. 330931*), du *Leutnant* Hermann Schüler à Weeze et de l'*Oberfähnrich* Fritz Mathis (*WNr. 330685*) à 12 km au nord de Kevelaer ; à la 5./LG 1, le *WNr. 330817* du *Staka*, l'*Oberleutnant* Alfred Gose, tombé à 1 km au sud-est de Bocholt ; à la 6. *Staffel*, le *WNr. 330385* de l'*Oberfähnrich* Horst Panzer crashé à Hoensbroek. L'unique survivant de ces cinq Junkers, l'*Unteroffizier* Helmut Dudda, radio de Bullmann, a raconté cette nuit d'enfer à Peter Taghon : « Le 18 décembre 1944, au petit matin, nous avons mené une mission de harcèlement sur le secteur Aix-la-Chapelle–Maastricht. Arrivés là, nous avons encaissé un obus de DCA qui frappa notre aile droite et l'incendia. Le *Lt*. Bullmann voulut impérativement regagner nos lignes et mit de suite le cap vers la « maison ». Mais, lors de ce virage, notre appareil fut frappé par un second projectile qui déclencha une explosion dans l'avion. Il prit feu instantanément. Bullmann donna alors l'ordre d'évacuation. Le mitrailleur ouvrit la trappe mais y resta un temps coincé, ce qui retarda notre saut. Je larguai alors le sommet de la verrière et évacuai l'appareil engagé en piqué. Avant même que je n'ouvre mon parachute, mon appareil percutait le sol. Je touchai terre près de la route Aix–Maastricht, fus de suite capturé et envoyé en Angleterre. » [22].
Victimes de problèmes techniques, deux autres Ju 88 du II./LG 1 réussissent à rentrer, l'un d'eux, le S-3 de l'*Unteroffizier* Hans Fischer (5. *Staffel*), atterrissant à Münster-Handorf.
Un peu plus tard dans la nuit, à partir de 1h00, seize Junkers Ju 88 du I./KG 66 prennent leur envol de Dedelstorf, par paires et à intervalles de 15 minutes, pour des missions de harcèlement. Chaque bimoteur emporte dix bombes SC 50 de 50 kg. Un des appareils de la 3. *Staffel*, le Ju 88 A-4 immatriculé Z6 + QH (un avion du I./KG 6 temporairement affecté à cette escadrille), vole vers Aix via Bonn à très basse altitude pour faciliter le repérage des cibles. Larguant ses projectiles sur le moindre objectif identifié, il est finalement touché par la DCA près de Stolberg vers 4h30. Son équipage parvient à sauter en parachute ; le mécanicien de bord sera capturé et interrogé [23].
Le *Gefechtsverband Hallensleben* est de nouveau très actif, puisque ses *Gruppen* ont reçu pour mission de harceler les points d'embarquement sur la ligne ferroviaire Aix-la-Chapelle–Aldenhoven ainsi que le trafic routier du côté des localités belges d'Herve, Jalhay, Eupen et Henri-Chapelle. En plus des avions d'assaut nocturne désignés pour cette tâche au sein du groupement tactique de l'*Oberstleutnant* Hallensleben, des bombardiers du LG 1 doivent larguer des fusées éclairantes au profit des vagues d'attaque des *Nachtschlachtgruppen*. Pour éviter tout impair, une interdiction de feu absolue sur les monomoteurs et bimoteurs a été signifiée aux troupes terrestres en ligne dans ces secteurs.
Au total, le *Gefechtsverband Hallensleben* va se livrer au cours de la nuit du 17 au 18 décembre à 145 sorties dont 86 pour le seul NSGr 2. Ainsi, à partir de 18h17, le *Gruppe* du *Major* Robert Rohn envoie 20 *Stuka* attaquer l'ennemi dans la région d'Eupen–Henri-Chapelle, mais le Ju 87 D-3 « D3 + AL » *WNr. 110316* de l'équipage de la 3. *Staffel Oberfeldwebel* Herbert Simonsen/*Obergefreiter* Dietrich Diebel ne rentre pas. De 18h37 à minuit passé, 35 des 37 Ju 87 du NSGr 1 se relaient dans des missions de bombardement sur des cibles alliées dans les secteurs d'Aix-la-Chapelle, Aldenhoven, Herve et Jalhay. L'affaire a bien mal débuté car, peu après le décollage, deux Junkers de la 1. *Staffel* du *Gruppe* du *Hauptmann* Herbert Hilberg se sont écrasés dans la région de Krefeld–Uerdingen : celui de l'équipage *Obergefreiter* Hans Hess/*Obergefreiter* Heinz Schnepf sans que l'ennemi ne soit impliqué dans le crash (panne ? Les deux occupants tués) et celui du tandem *Oberleutnant* Heinz Werner (parachuté indemne)/*Unteroffizier* Werner Luther (tué) victime d'une collision avec un chasseur de nuit Bf 110 appartenant vraisemblablement au III./NJG 1. À compter de 19h18, 22 Fw 190 du NSGr 20 effectuent des raids dans les secteurs au nord et au sud d'Eupen.

[19] Henry L. de Zeng IV & Douglas G. Stanley, *Dive-Bomber and Ground-Attack Units of the Luftwaffe 1933-1945, volume 2*, Classic Publications, 2013, p. 267-275 / John Weal, *Luftwaffe Schlachtgruppen*, Osprey, 2003, p. 99.

[20] Jean-Louis Roba, *op. cit.*, p. 18.

[21] Philippe Guillemot, *De nuages et de feu : Guerre aérienne sur les Ardennes*, Heimdal, 2019, p. 24-25.

[22] Peter Taghon, *La Lehrgeschwader 1, l'escadre au Griffon, tome 2*, Lela Presse, 2020, p. 187.

[23] Jean-Louis Roba, *op. cit.*, p. 19.

À partir de 22h27, le NSGr 2 est de retour, avec 15 Ju 87 qui s'en prennent à des cibles dans la région de Gürzenich près de Düren, tandis que quatre autres Junkers bombardent l'objectif secondaire de Langerwehe (7 km à l'est d'Eschweiler). À partir de 1h03, 17 des 18 Ju 87 disponibles du *Gruppe* bombardent des cibles dans les régions d'Aix-la-Chapelle, Aldenhoven, Herve et Jalhay. Et ce n'est pas fini, puisqu'à partir de 3h05, 14 des 15 Ju 87 du groupe reviennent porter des attaques du côté d'Eupen–Henri-Chapelle. Enfin, à partir de 5h15, encore 13 des 14 *Stuka* opérationnels du NSGr 2 opèrent dans la zone située au nord d'Eupen.

Également sollicitées, dans la mesure où leurs pilotes sont habitués aux vols sans visibilité, les escadres de chasse de nuit se partagent entre leurs missions habituelles d'interception des Lancaster, Halifax et Mosquito de la RAF au-dessus de l'Allemagne et des *Nachtschlachteinsätze*, attaques au sol à basse altitude sur les routes et voies ferrées utilisées par les Alliés pour diriger leurs renforts vers les Ardennes. Très impopulaires car dangereuses, sans compter que les équipages ont été insuffisamment formés à leur pratique, ces sorties mobilisent cette nuit-là des appareils des NJG 1, NJG 2 et NJG 6 qui accomplissent pas moins de 243 *Nachtschlachteinsätze* !

Opérant depuis l'aérodrome de Düsseldorf, le II./NJG 1 de l'*Hauptmann* Adolf Breves lance 11 sorties en trois vagues sur le secteur Sittard–Maastricht–Liège. Les III. et IV. *Gruppen*, respectivement basés à Fritzlar et Dortmund, sont aussi de la partie. L'une des plus importantes vagues se compose de cinq Messerschmitt Bf 110 G-4 de la 8. *Staffel* qui partent mitrailler le trafic ennemi entre Maastricht et Liège. En vol, l'appareil immatriculé G9+GS encaisse des coups de la DCA près de Maastricht, ce qui pousse le pilote à ordonner l'évacuation. Ses deux camarades se parachutent, mais le bimoteur de chasse s'en trouve allégé et il semble qu'il ait réussi à se poser sur le terrain de Krefeld. En revanche, trois autres Bf 110 G-4 de la NJG 1 ont moins de chance : piloté par l'*Unteroffizier* Bernhard Tegelhoff, le G9+IP (*WNr. 730354*) de la 6. *Staffel* s'écrase à Elsloo, peut-être abattu au combat avec des bombardiers ; celui de l'*Oberfähnrich* Kurt Stöcker (*WNr. 730346*), de la 8. *Staffel*, se pose en catastrophe à Sittard, Stöcker (et ses camarades ?) parvenant à rallier les lignes allemandes ; le G9+RZ (*WNr. 180558*) de la 12. *Staffel*, avec le *Leutnant* Robert Heinrich aux commandes, est frappé de plein fouet par un obus antiaérien dans les environs de Munstergeleen, à 1,5 km au sud de Sittard. Un dernier est victime d'un accident mortel : un Bf 110 G-4 de la 6./NJG 1 rate son décollage de Düsseldorf à 4h58 et s'écrase dans une maison de Lohausen, tuant tout l'équipage et deux habitants de la bâtisse. De son côté, le III./NJG 2 de l'*Hauptmann* Heinz Ferger a rejoint en fin d'après-midi le I. *Gruppe* à Twente. À partir de 19h30, les Junkers Ju 88 G-6 du groupe, chargés chacun de deux conteneurs AB 250 remplis de bombes antipersonnel SD 2, décollent par vague à intervalles d'une heure pour bombarder et mitrailler les troupes alliées en route du côté de Maastricht. Certains équipages du III./NJG 2 effectueront jusqu'à deux voire trois sorties cette nuit-là. Le Ju 88 G-6 immatriculé 4R+MS de la 8. *Staffel* est descendu par la DCA et évacué par ses occupants, le mécanicien étant capturé à Eisden.

Enfin, entre 2h00 et 7h00, 21 Bf 110 et 7 Ju 88 mis à disposition par l'ensemble des unités de la NJG 6 s'acharnent sur toutes sortes de cibles terrestres au Luxembourg : emplacements de DCA, colonnes motorisées identifiées comme ennemies, baraquements... Une douzaine de bombes larguées sur des bâtiments déclenchent des incendies et de nombreux objectifs sont mitraillés. Toutefois, le Bf 110 G-4 codé 2Z+XK de la 2./NJG 6 (*WNr. 110163*) est touché par des obus antiaériens et l'équipage du *Leutnant* Walter Swoboda est porté disparu dans le secteur Metz–Thionville [24].

UN JOUR SANS FIN

Le *Generalmajor* Dietrich Peltz a tenté ce 17 décembre 1944 d'apporter un appui aérien aussi efficace que possible aux 7. *Armee*, 5. et 6. *Panzer-Armeen* lancées dans les Ardennes, en damant le pion aux *Jabos* de la 9th *Air Force* au-dessus du saillant, tout en attaquant les positions et renforts de l'US Army. De ce point de vue, son initiative peut être considérée comme une réussite. Certes, au lendemain du lancement de l'opération « Herbstnebel », l'aviation tactique alliée a redoublé d'effort pour couper l'approvisionnement des trois armées allemandes à l'offensive en matraquant les convois et les points de passage dans l'Eifel

[24] Dr. Theo E.W. Boiten & Roderick J. MacKenzie, *Nachtjagd War Diaries, an Operational History of the German Night Fighter Force in the West, volume 2: April 1944-May 1945*, Red Kite, 2008, p. 196-197/Jean-Louis Roba, *op. cit.*, p. 18-19.

[25] Danny S. Parker, *op. cit.*, p. 166.

[26] Philippe Guillemot, *op. cit.*, p. 24.

◀ Le bilan comptable extrêmement flatteur des P-51, P-47 et P-38 durant la bataille des Ardennes ne doit pas masquer le fait que les pertes de l'USAAF sont parfois aussi très lourdes. Ce P-47D du 387th FS (365th FG « Hell Hawks ») n'a que temporairement survécu à sa rencontre avec des *Jäger* et s'est embrasé comme une torche après avoir atterri sur le ventre à Florennes-Juzaine. Le 17 décembre, quelques (rares) engagements tournent en leur défaveur et même quand ils ont nettement le dessus, bon nombre de Lightning et de Thunderbolt, globalement plus robustes que les Bf 109 et Fw 190 et en mesure, eux, de rentrer à leur base, reviennent bons pour la casse, pertes qui ne sont pas toujours classées comme telles. Et en dehors de ces combats chasseurs contre chasseurs, la Luftwaffe saura exploiter la moindre erreur commise par les Alliés, comme le 23 décembre lors du « Marauder Mauling » ou « Black Saturday », véritable massacre de B-26 ayant manqué leur escorte sur les Ardennes : la chasse allemande et la Flak en abattront 35 et en endommageront 182 ! (US Nara)

et plus largement entre la ligne de front et la rive du Rhin. Ainsi, la 9th *Air Force* a largué 400 tonnes de bombes sur les secteurs de Trèves et Prüm. Ces raids des chasseurs-bombardiers américains dirigés sur les arrières immédiats de la Wehrmacht expliquent que beaucoup de *Jagdgeschwadern* ont été interceptées par les *Jabos* durant leur phase d'approche des Ardennes, si bien que beaucoup moins de *Gruppen* que prévus ont été en mesure de pénétrer directement au-dessus du champ de bataille. Toutefois, chaque fois qu'ils sont parvenus à éviter les P-38 et P-47, des essaims de Bf 109 et de Fw 190 ont mitraillé les objectifs terrestres alliés. Si l'impact des attaques au sol dans leur globalité (attaques aux lance-roquettes *Werfer-Granate 21* et *strafings* des *Tagjäger*, raids de harcèlement des bombardiers et des *Nachtjäger*) est difficile à évaluer, et très certainement d'une efficacité tactique proche de zéro – seule l'intervention de la SG 4 aurait pu avoir un réel effet –, ces mitraillages à répétition sur les lignes de l'US Army perturbent le moral des troupes américaines déjà sérieusement secouées par la puissante offensive des *Panzer* à laquelle elles ne s'attendaient pas à quelques jours de Noël. Un certain flottement, voire le doute, s'installe dans l'esprit des *GIs* qui sont pour la première fois confrontés à ce type d'attaque aérienne si désagréablement habituel pour les Allemands [25].

Par ailleurs, la démonstration de force de la Luftwaffe dans les airs constitue une grosse surprise et son agressivité déconcerte les pilotes alliés. En de multiples occasions, l'apparition en nombre des chasseurs allemands fait avorter les missions d'appui des *Jabos* aux unités terrestres américaines en danger, P-47 et P-38 étant obligés de se délester prématurément de leurs bombes pour faire face à leurs agresseurs. Rares sont les *Squadrons* à avoir pu réaliser correctement leur mission d'appui tactique sur le champ de bataille. Le *Generalfeldmarschall* Model se montre d'ailleurs reconnaissant envers les *Jäger* dans un rapport : « Sur l'ensemble du front, il n'y eut qu'une activité de reconnaissance et de bombardement limitée de la part de l'ennemi. Un soulagement considérable fut rendu possible par l'engagement d'unités de chasse allemandes au-dessus de la zone d'attaque » [26].

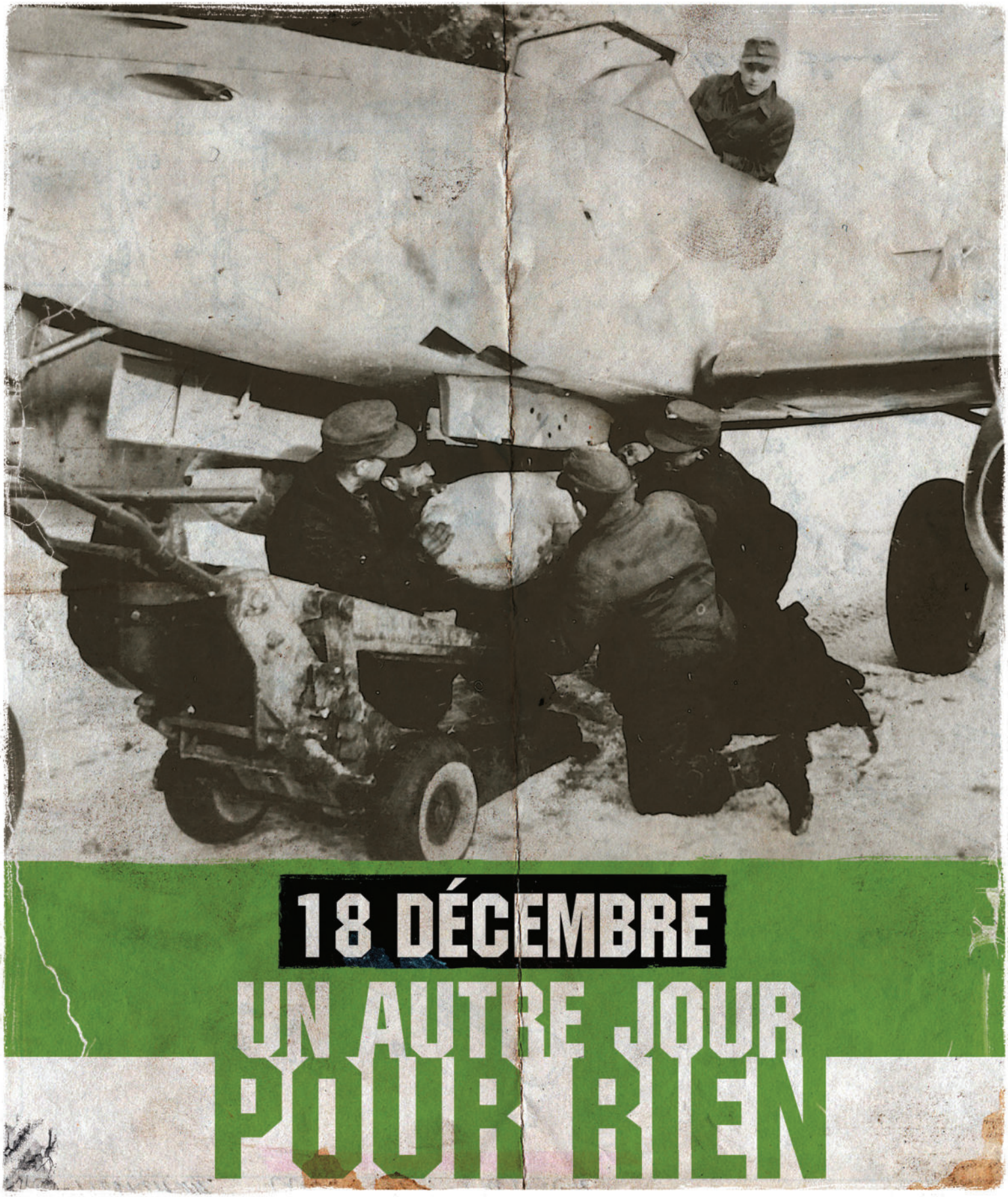
Il faut dire que les unités de chasse de jour du *Luftwaffenkommando West* se sont dépensées sans compter. Elles ont réalisé ce 17 décembre 1944 un total de 809 sorties, un chiffre sans précédent depuis le 6 juin 1944. C'est globalement cinq fois plus que la moyenne des sorties quotidiennes de la première quinzaine de décembre ! Et il convient d'ajouter à cela les 243 sorties de la *Nachtjagd* la nuit du 17 au 18. Les personnels volants ont souvent accompli deux missions, jusqu'à trois pour les équipages de chasseurs nocturnes. La *Tagjagd* réclame à l'issue de la journée 46 victoires (que des chasseurs), mais ses propres pertes sont extrêmement lourdes : 78 chasseurs ont été abattus en combat aérien ou par la DCA et 4 en perdition se sont posés sur le ventre ; 35 pilotes ont été tués, 19 blessés et 3 parachutés au-dessus des lignes alliées ont été capturés. Et ce n'est pas tout, car 13 avions supplémentaires ont été perdus et 12 endommagés sur accident, faisant 2 morts de plus.

En face, la 9th *Air Force* admet la perte de seulement 34 appareils toutes causes confondues (33 chasseurs et un B-26 Marauder), dont seulement 16 descendus par les chasseurs de la Luftwaffe ! La *Jabojagd* de Peltz n'a donc pas eu l'ampleur escomptée, les chasseurs-bombardiers de l'« Oncle Sam » n'ayant nullement été balayés du ciel. Et la chasse aux avions d'observation d'artillerie est encore moins glorieuse, car aucun Piper L-4 Grasshopper n'a été abattu. Les chasseurs américains revendiquent pour leur part 72 avions ennemis abattus, 14 probables et 26 endommagés, auxquelles s'ajoutent 6 victoires créditées à des appareils de reconnaissance de la 9th *Air Force*. La plupart du temps, les *Squadrons* américains et britanniques ont pris le dessus, assez nettement parfois même, mais leurs pilotes ont été désagréablement surpris par l'agressivité de l'ennemi.Le lancement de l'opération « Bodenplatte » permettrait pourtant à Peltz de se débarrasser d'une partie des chasseurs et chasseurs-bombardiers ennemis et de contester plus efficacement la maîtrise du ciel aux Alliés sur le plan tactique, c'est-à-dire au-dessus du seul champ de bataille ardennais, mais le général des bombardiers va persister dans ses erreurs et s'enfermer dans une position d'attente durant deux semaines au cours desquelles, peut-être grisé par les moyens mis à sa disposition, plus sûrement sommé de faciliter directement la percée des *Panzer* par un appui direct et des *Jabojagd*, officiellement dans l'attente de conditions climatiques plus favorables, il va accepter une bataille d'attrition qu'il n'a aucunement les moyens de gagner face à l'armada aérienne adverse… ✦

BILAN DU 17 DÉCEMBRE 1944

Unité	Base	Victoires revendiquées (nombre de chasseurs)	Tués au combat	Blessés au combat	Tués sur accident	Prisonniers de guerre	Avions détruits à 61-100% du fait de l'ennemi	Avions endommagés à 10-60% du fait de l'ennemi	Avions détruits à 61-100% sans action de l'ennemi	Avions endommagés à 10-60% sans action de l'ennemi
3. Jaggdivision										
I./JG 6	Delmenhorst	0	0	0	0	0	0	0	0	1
II./JG 6	Quakenbrück	0	1	0	0	0	1	0	0	0
I./JG 26	Fürstenau	3	0	0	0	0	0	0	0	0
III./JG 26	Plantlünne	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jagdabschnittsführer Mittelrhein										
I./JG 2	Merzhausen	0	5	0	0	0	6	0	0	1
II./JG 2	Nidda	1	3	1	0	1	4	1	6	0
III./JG 2	Ettingshausen	1	0	1	1	0	0	1	2	0
Stab/JG 3	Gütersloh	1	0	0	0	0	0	0	0	0
I./JG 3	Paderborn	1	0	1	0	1	4	1	0	0
III./JG 3	Bad Lippspringe	2	1	1	0	0	3	0	0	2
IV.(Sturm)/JG 3	Gütersloh	5	1	1	0	0	4	0	1	0
I./JG 4	Griesheim	2	2	1	0	0	6	0	2	1
II.(Sturm)/JG 4	Babenhausen	0	3	1	0	0	4	0	0	0
III./JG 4	Biblis	3	3	0	0	0	6	1	0	0
IV./JG 4	Rhein-Main	1	1	1	0	0	3	0	0	0
I./JG 11	Biblis	4	2	6	0	0	10	0	0	1
II./JG 11	Zellhausen	1	0	0	0	0	2	0	0	1
III./JG 11	Gross-Ostheim	0	0	0	0	0	0	0	0	1
I./JG 27	Rheine	2	3	0	0	1	5	0	0	0
II./JG 27	Hopsten	4	4	3	0	0	8	0	0	0
III./JG 27	Hesepe	4	2	1	0	0	3	0	0	0
IV./JG 27	Achmer	7	1	0	0	0	6	0	1	1
IV./JG 54	Vörden	4	3	0	0	0	4	0	0	0
5. Jaggdivision										
II./JG 53	Malmsheim	0	0	1	0	0	1	0	0	1
III./JG 53	Germersheim	0	0	0	1	0	0	0	1	0
IV./JG 53	Echterdingen	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	TOTAUX	**46**	**35**	**19**	**2**	**3**	**78**	**4**	**13**	**12**

Source : Jochen Prien, Gerhard Stemmer et Winfried Bock, *Die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe, 1934 bis 1945 – Teil 13/II, Reichsverteidigung 1944 (6.6 bis 31.12.1944) & Einsatz im Westen 1.10 bis 31.12.1944*, Buchverlag Rogge GmbH, 2017, p. 511.



18 DÉCEMBRE

UN AUTRE JOUR POUR RIEN

Bien que le mauvais temps persiste, une bonne transparence de l'air perdure encore le 18 décembre. Échaudés par les engagements de la veille, les Alliés mettent davantage de moyens pour tenter de tenir à distance du champ de bataille ardennais le *Luftwaffenkommando West*, et plus particulièrement sa composante chasse, le II. *Jagdkorps*. En vain, car celui-ci s'est entre-temps renforcé (les derniers groupes de JG et le III./SG 4 étant arrivés l'après-midi du 17, comme nous l'avons vu). En effet, la *Tagjagd* accomplit ce jour-là le nombre à peine croyable de 1 018 sorties !

Le lundi 18 décembre, la météo est aussi passable que la veille. Le ciel est couvert, avec une base de nuages s'élevant entre 90 et 180 mètres d'altitude et une légère pluie intermittente ; la couche nuageuse grimpe entre 150 et 300 m en fin d'après-midi. La visibilité est de 3 à 9 kilomètres, mais des nappes de brouillard persistent dans le secteur Sud du front. Le *Generalmajor* Peltz ne se décide toujours pas à lancer l'opération « Bodenplatte » alors que le temps le permettrait...

PREMIÈRES SORTIES MATINALES

Depuis le déclenchement de l'offensive allemande, la surpuissante 8th *Air Force* a brillé par son absence. La faute bien évidemment au mauvais temps. Le 16 décembre, sur les seulement 236 Boeing B-17 mis en l'air, la plupart ont dû avorter la mission à cause du ciel bouché, et la veille 17, la « Mighty Eighth » a été entièrement clouée au sol par la météo.

Ce 18 décembre, ses bombardiers peuvent de nouveau être jetés dans la bataille des Ardennes. De fait, la mission n° 754 mobilise 985 quadrimoteurs – escortés par 773 chasseurs – censés frapper les principaux nœuds de communications desservant la logistique des armées allemandes à l'offensive : la gare de triage de Kalk à Cologne et celle de Mayence ; celles de Lutzel à Coblence et de Kaiserslautern sont désignées comme cibles secondaires. Toutefois, si la visibilité est meilleure, les conditions de vol sont encore loin d'être idéales et la totalité des *Groups* de la 2nd *Bomb Division* ayant décollé sont rappelés en cours de route à cause de la couche de nuages impénétrable : 358 B-24 Liberator font demi-tour ! Et comme les 1st et 3rd *Bomb Divisions* ne sont pas épargnées non plus par les abandons, seuls 605 B-17 Flying Fortress, accompagnés de 278 P-51, se dirigent vers la vallée du Rhin. Comme à leur habitude, les stations radars de la Luftwaffe situées sur la côte néerlandaise donnent l'alerte. Mais en attendant l'arrivée des *Viermots*, les combats aériens reprennent dans le ciel ardennais.

Les premières initiatives de la journée consistent, dans les deux camps, à mettre en l'air, au gré des possibilités offertes par la météo, autant de chasseurs-bombardiers que possible afin de détruire les colonnes motorisées de l'ennemi.

Côté allemand, le premier *Gruppe* à pied d'œuvre est le I./KG 51 dont 18 Me 262 A-2a Sturmvogel s'envolent de leur terrain entre 7h44 et 8h18. Leur mission est à la fois d'attirer à eux un maximum de chasseurs alliés pour éviter qu'ils n'opèrent sur le champ de bataille ardennais et de harceler les troupes américaines en mouvement vers le saillant. Les biréacteurs sont de retour au grand complet entre 8h24 et 9h07. Deux autres « Turbos » décollent à 11h10 pour la même mission et atterrissent à 11h36. Ce sont les 20 seules sorties de la journée au I./KG 51 et les cibles des Sturmvogel ont été des véhicules au nord d'Hasselt et la gare ferroviaire de Neerpelt. Aucun avion allié n'a été rencontré ni aucune perte endurée (les seuls incidents ont consisté en deux Me 262 rentrés prématurément sur ennui technique et un troisième contraint à un atterrissage forcé). Deux Me 262 – probablement du *Kommando Panther* – partis en reconnaissance météorologique le long de la ligne de front entre Trèves et Bâle doivent abandonner la mission en raison du mauvais temps, mais leurs pilotes notent tout de même au retour de leur vol un renforcement de la DCA légère alliée en même temps qu'ils rapportent n'avoir aperçu que très peu de cibles intéressantes.

Vers 8h00, le I./JG 4 décolle de Darmstadt-Griesheim pour une *Jabojagd* sur le champ de bataille au-dessus de la région Eupen–Malmedy. À 8h56, le *Hauptmann* Wilhelm Steinmann abat un Mosquito (peut-être un *Intruder* du No 464 *Squadron* RAAF) à 1 200 m d'altitude près de Roetgen.

Opération de chargement par les armuriers, à l'aide d'un chariot-élévateur, d'une bombe SC 500 de 500 kg sur l'un des râteliers du modèle *Wikingerschiff* (surnommé ainsi car affectant la forme d'un drakkar) d'un biréacteur Me 262 A-2a du I./KG 51 durant les opérations de l'hiver 1944-45. (E-N Archives)

Cartes sous le bras, le *Major* Heinz Unrau, *Gruppenkommandeur* du I./KG 51, passe en revue ses trois *Staffelkapitäne*, de gauche à droite : le *Hauptmann* Eberhard Winkel (3. *Staffel*), l'*Oberleutnant* Georg Csurusky (1. *Staffel*) et le *Hauptmann* Rudolf Abrahamczik (2. *Staffel*) avant un départ en missionn de leurs Me 262 Sturmvogel. (E-N Archives)

Cet engagement coûte apparemment la vie à l'*Oberfähnrich* Günther Kleist, de la 2. *Staffel*, lequel est tué à 15 km au nord-ouest de Mayen dans son Bf 109 G-14 codé « 4 noir » (*WNr. 462888*), mais un incendie de moteur est aussi évoqué. Deux autres Messerschmitt sont touchés dont un va au tapis, mais leurs pilotes sont seulement quittes pour une grosse frayeur. La formation est de retour à Griesheim aux alentours de 9h45. Le Bf 109 G-14 (*WNr. 462874*) est détruit sur problème technique sur l'aérodrome. On ignore tout des autres missions du I./JG 4 ce jour-là, tout comme celles du IV./JG 4 restent totalement inconnues.

La JG 11 déploie une activité sur laquelle les informations sont parcellaires, mais elle est l'une des premières *Geschwadern* à faire décoller ses avions. Tôt ce matin-là, son I. *Gruppe* se voit attribuer une mission de *Freie Jagd* et *Jabojagd* au-dessus de la région du Voreifel (le pré-Eifel). Ses Fw 190 A s'arrachent de la piste de Biblis à partir de 8h35. L'affaire se présente mal pour le *Major* Hans-Heinrich Bischoff, qui ne mâche pas vraiment ses mots dans son journal au sujet de l'impréparation et de l'« amateurisme » du personnel de son groupe :

« Au petit-déjeuner, j'ai reçu l'ordre de décoller. J'ai pris un « *Staffelmühle* » [avion] dont le plein en carburant était si imprécis que j'ai dû interrompre mon vol aux deux tiers. Du fait de la mauvaise visibilité, j'étais seul en route vers la « Gartenzaun » [la « clôture du jardin » ; l'aérodrome dans l'argot de la Luftwaffe]. Les piètres performances militaires du *Gruppe* se faisaient alors sentir. Sur 57 appareils, seuls 42 étaient encore disponibles après le deuxième jour d'opérations » [1].

C'est donc sans lui que le I./JG 11 poursuit sa route qui croise celle des Spitfire du No 610 *Squadron* partis en patrouille sur le secteur Aix-la-Chapelle–Trèves. Au nombre de douze, les pilotes britanniques comptabilisent 16 Fw 190 mais ils relèvent le gant sans hésitation malgré leur infériorité numérique. Le combat est très indécis et ne dure d'ailleurs pas bien longtemps, tant le ciel est bouché. Volant à bord du Fw 190 A-8 « 1 blanc » (*WNr. 739150*) de la 1. *Staffel*, le *Feldwebel* Hans Meinecke est abattu près de Niedermendig, au nord-est de Mayen, et y laisse la vie. Le *Feldwebel* Walter Schittenhelm, de la 4. *Staffel*, s'écrase près d'Idstein pour une raison inconnue. Ces deux pertes sont curieuses, étant donné que le No 610 rentrera à Evere vers 11h00 sans faire état de la moindre revendication, empêchée par la météo exécrable. Néanmoins, le *Staffelkapitän* de la 1./JG 11, l'*Oberleutnant* Georg Hiebl, sauve l'honneur en terrassant l'un des Spitfire F.XIV britannique (sa 9e *Luftsieg*) : le *Flight Lieutenant* Brian M. Madden est porté manquant, le pilote néo-zélandais s'étant écrasé à Rabotrath. Impossible en revanche de connaître le déploiement des II. et III./JG 11 au cours de la journée, si ce n'est que les deux *Gruppen* signalent chacun un appareil endommagé sans intervention de l'ennemi.

Dans le froid glacial du petit matin enveloppant le terrain de Hopsten, fin décembre 1944 ou début janvier 1945, deux chasseurs-bombardiers Me 262 du I./KG 51 sont préparés par le personnel au sol avant une mission. (E-N Archives)

Un Focke-Wulf Fw 190 A-9 de la JG 11 contraint à l'atterrissage forcé après avoir été touché durant la bataille des Ardennes de décembre 1944-janvier 1945. (Archives Aérojournal)

▲ Vu plusieurs mois avant la bataille des Ardennes, un quatuor de Supermarine Spitfire F.XIV du No 610 *Squadron* RAF qui se frotte au I./JG 11 le 18 décembre 1944. Basé à Friston, dans le Sussex, à l'époque de ce cliché, il opère depuis le terrain d'Evere lors de l'hiver 1944-1945. (IWM)

À Gütersloh, le IV.(Sturm)/JG 3 est préparé pour une mission d'appui à la 6. *Panzer-Armee* de « Sepp » Dietrich dans la région de Malmedy. Comme la veille, il s'agit de traquer les chasseurs-bombardiers et avions d'observation d'artillerie ennemis rodant sur le champ de bataille. Les Fw 190 A du *Gruppe* prennent leur envol à 9h10. Nous retrouvons l'*Unteroffizier* Kapteina, de la 15. *Staffel*, qui se souvient de cette sortie :

« Ce jour-là, le *Gruppe*, commandé par le *Hptm.* Weydenhammer, volait vers le sud, à 2 000 mètres d'altitude, à l'est de Cologne. Nous avons observé le bombardement de la ville [voir plus loin]. Une épaisse couche nuageuse plafonnait au-dessus de nos têtes. Malgré cela, le *Hptm.* Weydenhammer a tenté de traverser les nuages avec toute la formation. Nous sommes arrivés au-dessus de la couche nuageuse à seulement quatre appareils : le *Kommandeur*, le *Fw.* Hopfensitz, le *Fw.* Martin et moi-même. Il est important de souligner que le *Hptm.* Weydenhammer était un ancien pilote de *Kampfflieger* [bombardier] et possédait donc toutes les licences de pilotage sans visibilité nécessaires. Nous autres avions tous les trois été instructeurs de vol et étions donc titulaires des licences de vol sans visibilité n° 1 et n° 3 ; cette dernière était la licence de vol aux instruments pour chasseurs. Probablement qu'aucun autre de nos camarades ne la possédait [d'où le fait que seuls ces quatre pilotes aient réussi à percer les nuages].

Une fois arrivés au-dessus, il n'y avait aucune trace des *Viermots*. Nous avons continué vers l'ouest et, au bout d'un moment, les nuages se sont dissipés. Nous avons immédiatement essuyé un feu nourri de la part de la *Flak* allemande. Le *Hptm.* Weydenhammer vola avec nous davantage à l'ouest ; nous survolâmes le front, et à partir de là, la DCA américaine remplaça la *Flak*. Elle le fit avec une férocité que je n'avais jamais connue auparavant. Les « sapins de Noël » [surnom des obus traçants] de la DCA légère et moyenne nous filaient droit dessus en masse, entrecoupés des flocons d'explosion des obus lourds qui faisaient danser nos avions de chasse. Jusqu'à ce que le « 190 » d'Hopfensitz soit touché et qu'il pique du nez. Je le suivis immédiatement, car j'étais son *Kaczmarek*. Il parvint à rétablir son Focke-Wulf au ras du sol, et ensemble, nous volâmes vers l'est. Nous avons atterri à Werl. L'avion d'Hopfensitz fut touché par 17 impacts, le mien pas une seule fois ! » [2].

Lors du vol retour du IV.(Sturm)/JG 3, les Fw 190 tombent sur une nuée d'avions ennemis au sud de Bonn. Disposant d'une supériorité numérique écrasante, les chasseurs américains, principalement des P-47, fondent sur le *Sturmgruppe* et l'entraînent dans un violent combat tournoyant. Les Allemands s'en tirent très bien, puisqu'ils revendiquent deux victoires sans encaisser la moindre perte. Au final, le IV.(Sturm)/JG 3 ne déplore qu'un seul mort au cours de la journée : son *Adjutant*, l'*Oberleutnant* Herbert Jacobi, qui se tue dans un accident de voiture sur la route entre Gütersloh et Harsewinkel (il sera remplacé le lendemain par le *Leutnant* Wilhelm Mayer).

[1] Jochen Prien & Peter Rodeike, *Jagdgeschwader 1 und 11, Teil 2: 1944*, p. 1355.

[2] Jochen Prien, *IV./Jagdgeschwader 3, Chronik einer Jagdgruppe, 1943-1945*, 1996, p. 267.

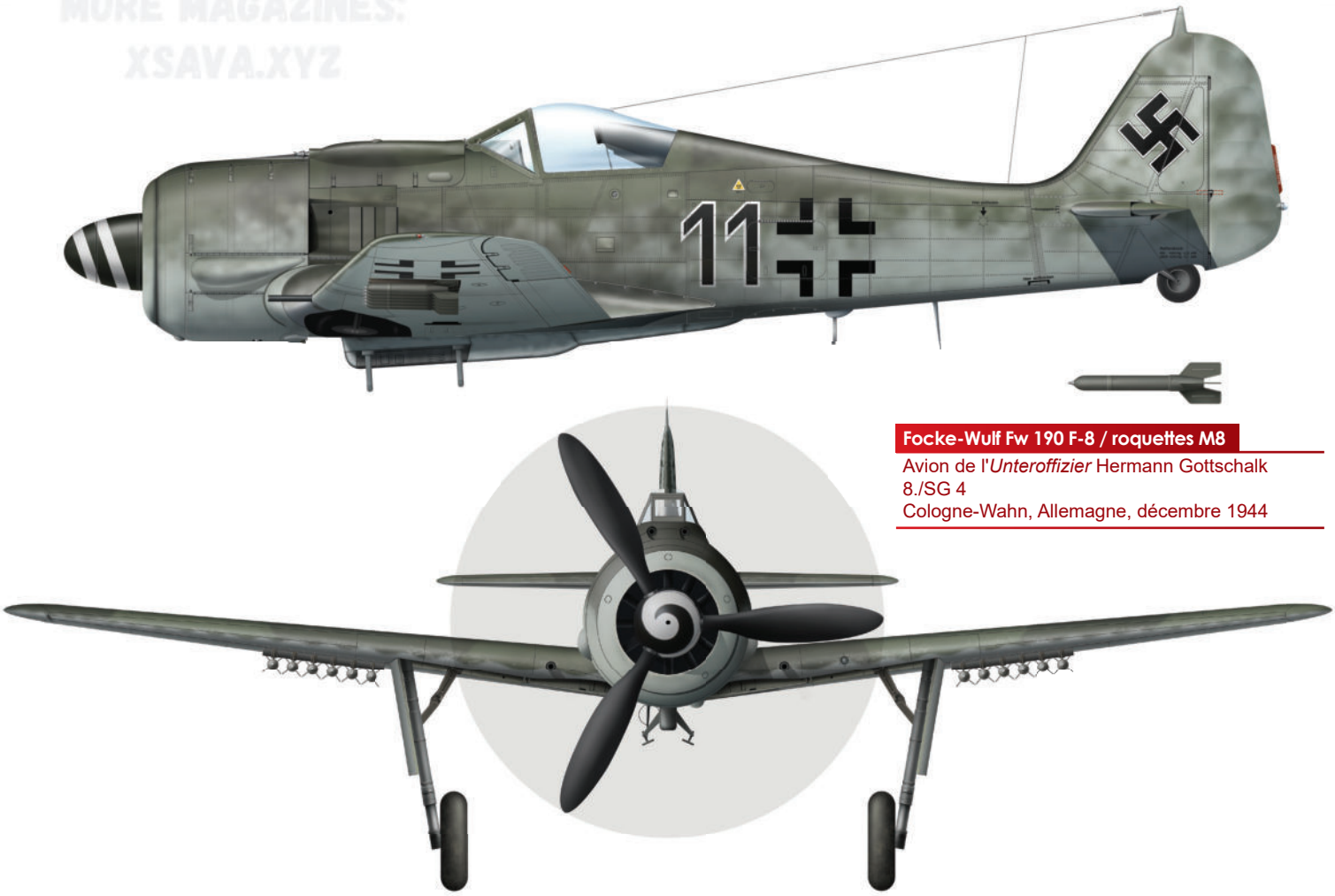
◀ Le *Hauptmann* Hubert-York Weydenhammer, *Kommandeur* du IV.(Sturm)/JG 3, au milieu de ses hommes, accueillant à sa descente de voiture le *Generalleutnant* Adolf Galland, inspecteur général de la chasse. Ancien de l'aviation de bombardement à la LG 1, Weydenhammer est passé à la JG 3 en novembre 1944, mais s'adapte assez bien à sa nouvelle vie de pilote de chasse. Il signe ses 4e et 5e victoires le 23 décembre puis sa 6e le 24. Sa dernière, car il sera tué au combat le lendemain dans un combat avec des P-47 du 373rd FG entre Saint-Vith et Liège. (Coll. J.-L. Roba)

◣ Des mécaniciens préparent ce Fw 190 F-8 (de la SG 4 ?) avant son décollage pour une mission de bombardement au conteneur *Abwurfbehälter* AB 250, arme qui peut renfermer plusieurs types de sous-munitions, par exemple 144 bombes antipersonnel SD 2 ou 17 bombes à fragmentation SD 10. (Coll. J.-L. Roba)

ATTAQUES À LA ROQUETTE ET GROS COMBAT SUR DÜREN

À 8h50, quatre Focke-Wulf Fw 190 F-8 de la 7./SG 4 décollent de Kirdorf sous les ordres du *Staffelführer*, l'*Oberleutnant* Eissele. Les trois autres pilotes sont l'*Unteroffizier* Kosubeck, le *Feldwebel* Jäckel et le *Feldwebel* Heinz. Les appareils sont chacun armés de 12 roquettes antichars *Gerät* M8, une copie de la RS-82 soviétique de 82 mm [3]. Leur mission est d'attaquer des rassemblements de troupes ennemies repérés dans la région de Saint-Vith. Malheureusement pour les Allemands, elle ne peut être menée à bien en raison de la couverture nuageuse, mais également d'une très forte activité de la DCA. Le trajet retour est marqué par un combat aérien avec quatre P-47 Thunderbolt qui se solde sans le moindre dommage pour le

MORE MAGAZINES:
XSAVA.XYZ



Focke-Wulf Fw 190 F-8 / roquettes M8
Avion de l'*Unteroffizier* Hermann Gottschalk
8./SG 4
Cologne-Wahn, Allemagne, décembre 1944

Schwarm de la 7. *Staffel*. Bien que le journal de marche de la *Geschwader* n'en parle pas, certains historiens mentionnent le décollage de deux autres Fw 190 F-8 de la 7./SG 4 qui, pour leur part, détruisent avec leurs roquettes plusieurs véhicules et pièces d'artillerie du 423rd *Infantry Regiment* toujours dans le secteur de Saint-Vith. Cette version est attestée par le fait que sur le chemin du retour, le Focke-Wulf du *Leutnant* Schlegel est abattu par un P-51 (un P-47 selon d'autres sources), le pilote parvenant à se parachuter avant d'être capturé au sol avec son journal personnel en poche. Ce document fournira quantité d'informations intéressantes aux interrogateurs de la 9th *Air Force* et la date de l'avant-veille 16 décembre laisse transparaître un moral assez élevé : « L'offensive décisive totale a commencé aujourd'hui et, une fois de plus, nous étions au cœur de l'action. Nous avons été alertés aujourd'hui sans que rien de particulier ne se produise ». Les autres missions de la SG 4 sont annulées en raison du mauvais temps persistant. En soirée, 20 Fw 190 venus de Reinsehlen et de Kirrlach arriveront sur place.

Côté américain, le front de la 1st *Army* enfoncé par les *Volksgrenadier-Divisionen*, les *Panzer* s'engouffrent dans la brèche, si bien que la situation devient préoccupante au plus haut point pour l'« Oncle Sam ». À la 9th *Air Force*, le IX *Tactical Air Command* du *Major General* Elwood R. Quesada joue au « pompier du front » en intervenant partout où c'est possible afin d'appuyer les divisions de la 1st *Army* menacées de destruction. Globalement, un *Fighter Group* se consacre au sauvetage d'une division. L'état-major de Quesada ordonne d'utiliser les roquettes – dont l'impact psychologique sur les équipages des blindés allemands n'est plus à démontrer – contre les cibles terrestres ennemies autant que faire se peut. Le IX TAC va s'acquitter au total de 337 sorties ce jour-là pour un bilan revendiqué de 34 avions ennemis abattus et quatre de ses appareils perdus.

Si le brouillard glacial de l'aube n'a pas trop empêché les décollages de la Luftwaffe, il n'en va pas de même sur les aérodromes belges et néerlandais utilisés par les Alliés où les nappes semblent plus épaisses. Malgré des conditions de visibilité proches de zéro, la situation alarmante commande au 365th FG « Hell Hawks » de tout de même tenter sa chance dans la « purée de pois ». Bien que le terrain de Chièvres soit totalement enveloppé par la brume, le *Captain* Robert M. Fry, commandant du 388th FS, décolle à 9h12 à la tête de 17 P-47 armés de deux bombes de 500 livres pour une sortie sur Stavelot où ceux-ci doivent attaquer toute cible aperçue au sol ; il s'agit en fait de l'itinéraire du *Kampfgruppe* « Peiper » de la 1. *SS-Panzer-Division* « LSSAH ») qui progresse de façon inquiétante. Or, le brouillard est si dense que Fry est contraint de jeter l'éponge au niveau de Givet, et qu'au retour, l'atterrissage de ses pilotes n'est possible que grâce au personnel au sol tirant des fusées éclairantes le long de la piste pour les aider. Le dernier P-47 se pose sans incident à 10h33. Tout le monde pense alors que la journée du 365th FG est finie, mais c'est loin, très loin, d'être le cas !

Assez tôt en matinée, neuf Focke-Wulf du IV./JG 54 s'envolent de Vörden pour une *Jabojagd* également sur le secteur Eupen–Malmedy. Cette chasse aux *Jabos* semble fructueuse, puisque cinq P-47 sont revendiqués entre 10h33 et 10h45, dont trois reviennent à des cadres du *Gruppe* (le *Hauptmann* Rudolf Klemm, le *Leutnant* Alfred Budde et le *Leutnant* Paul Brandt) et deux à des sous-officiers, à savoir l'*Unteroffizier* Heinrich Kempken de la 14. *Staffel* et le *Fähnrich* Erwin Schomert de la 16. *Staffel*. Néanmoins, le IV./JG 54 laisse deux pilotes dans la bagarre : le *Leutnant* Herbert Siebert, un ancien instructeur aux JG 105 et JG 104 récemment arrivé à la 14. *Staffel*, et le *Feldwebel* Erich Fitze de la 15./JG 54, qui a fêté ses 26 ans la veille.

[3] La *Gerät* M8 fusée est la prédécesseure de la *Panzerblitz*. La seconde se distingue de la première seulement par l'ajout d'une ogive perforante.

▲ **Ci-dessus :** Le Focke-Wulf Fw 190 A-8 «16 blanc » de la 13./JG 54 « Grünherz » photographié sur le terrain de Vörden à la fin de l'année 1944. (Coll. J. Creek via P. Saintes)

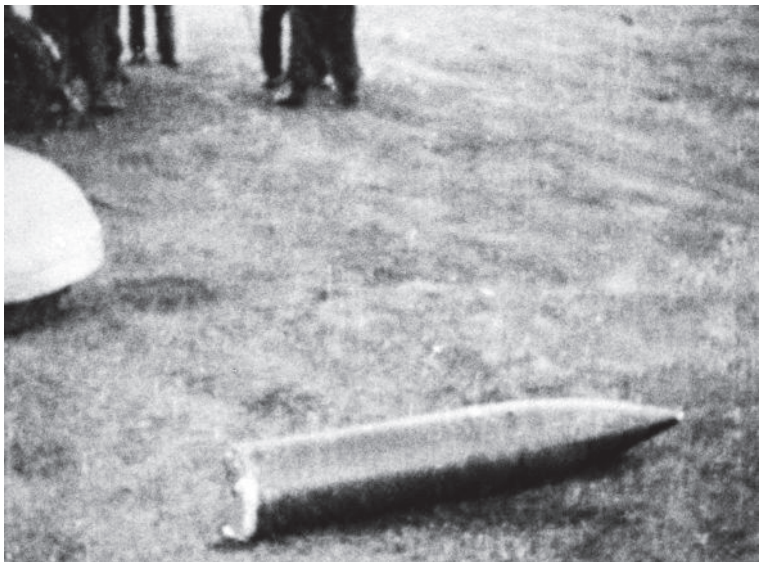
▲ **En haut :** Décollage en trombe pour ce P-47 Thunderbolt, peut-être appelé pour matraquer ou *strafer* les colonnes d'une *Panzer-Division* ayant « passé la trouée » dans les Ardennes. Les unités américaines ayant encaissé le choc de l'offensive allemande, peu nombreuses et taillées en pièces pour certaines, les P-47 font véritablement office de « pompiers du front » durant plusieurs jours. (US Nara)

L'un et l'autre sont abattus en flammes dans leurs Fw 190 A-8 (respectivement le « 5 noir » *WNr. 732115* et le « 6 jaune » *WNr. 732059*) à Vussem à l'ouest de Malmedy.

Vers 10h45, les trois *Gruppen* de la JG 2 « Richthofen » décollent pour une attaque au sol avec des lance-roquettes *Werfer-Granate 21* de *21cm* sur le secteur de Verviers, sur l'aile Nord du saillant ardennais. Les Bf 109 G-14 et K-4 du II. *Gruppe* doivent assurer la couverture haute des Fw 190 A des I. et III./JG 2 armés des « tuyaux de poêle ». En face, s'organise une sortie du 368th FG au profit de la 106th *Infantry Division* encerclée par les *Volksgrenadiere* sur le Schnee Eifel, mais les conditions climatiques sur place sont si épouvantables que ses P-47 ne peuvent intervenir et sont finalement affectés à l'appui de la 28th *Infantry Division* en train de se faire tailler en pièces devant Bastogne. Tandis que 12 Thunderbolt du 395th FS du *Group* attaquent la localité d'Houffalize où se présente la 116. *Panzer-Division*, les avions du 396th FS bombardent un train au sud-est d'Aix-la-Chapelle, détruisant dix de ses wagons en proie aux explosions et aux flammes au moment du départ des « Jugs ». C'est à peu près la même histoire en ce qui concerne le 354th FG, le brouillard épais rendant impossible la localisation de l'objectif assigné au 355th FS. Les pilotes des P-47 de ce *Squadron* se mettent donc à la recherche de cibles de substitution. Les aviateurs des deux camps l'ignorent, mais la rencontre entre les 396th FS et 355th FS d'une part et la JG 2 d'autre part est inévitable. Le 365th FG semble également impliqué dans cet engagement mais on ne sait pas dans quelle mesure.

En effet, entre Aix-la-Chapelle et Bonn, se produisent deux combats aériens. Au-dessus de Nideggen, les P-47 du 396th FS surprennent six Bf 109 et six Fw 190 qui appartiennent sans nul doute aux II. et III./JG 2. Pendant ce temps, ceux du 355th FS aperçoivent une douzaine de Fw 190 piquer sur les troupes américaines au niveau de Düren (ville située à 11 km au nord de Nideggen) et les engagent aussitôt. Les mêlées sont très confuses et il n'est pas improbable d'ailleurs, que du fait de leur proximité, elles ne finissent par faire qu'une. Toujours est-il que, côté allemand, l'affrontement est fatal à l'*Obergefreiter* Eduard Melda, de la 7. *Staffel*, lequel est descendu aux commandes de son Bf 109 K-4 (*WNr. 330439*) et porté disparu. Son ailier, l'*Oberfähnrich* Joachim-Hans Raab, l'a aperçu pénétrer dans les nuages mais il n'en est jamais ressorti. Le Messerschmitt de Melda est le tout premier « Kurfürst » abattu au sein de la *Geschwader*. Au moins deux de ses camarades du II. *Gruppe* subissent le même sort mais s'en tirent à bon compte : leurs Bf 109 G truffés de plomb, les parachutés rentreront indemnes à Nidda. Le II./JG 2 enregistrera une quatrième perte à la 5. *Staffel* lorsque l'*Unteroffizier* Anton Haaster, tentant un atterrissage d'urgence à Nidda, se

crashera mortellement dans son Bf 109 K-4 (*WNr. 330373*). Le III. *Gruppe* subit lui aussi la sentence des P-47, puisqu'il déplore la mort du *Feldwebel* Willi Pfeiffer, de la 11./JG 2, qui s'écrase en flammes avec son Fw 190 A-8 *WNr. 733988* à l'ouest de Bonn. Un de ses compagnons est également victime des Thunderbolt, mais il rentrera à Ettingshausen sans une égratignure. Les vainqueurs du 396th FS sont le *Captain* John W. Baer (qui menait la mission) crédité d'un doublé sur des Messerschmitt et d'un troisième endommagé, le *Lieutenant* Ryerson d'un Fw 190 abattu, le *Lieutenant* Dunbar d'un autre Focke-Wulf probable et le *Lieutenant* Brizendine d'un dernier endommagé. Le 355th FS réclame pour sa part quatre Fw 190 détruits et trois sont effectivement attribués aux *2nd Lieutenants* Alvin E. Gronbach, John W. Postle et Russell H. Kline. Un des trois *Gruppen* de la JG 4 volant sur Messerschmitt (I., III. ou IV.) est forcément impliqué dans cet engagement, puisque la ciné-mitrailleuse de Kline montre clairement que sa victime est un Bf 109 G-14/AS porteur de la bande de défense du Reich noir-blanc-noir attribuée à cette *Geschwader*.



◥ & ▶ Documents rarissimes dévoilant les Focke-Wulf Fw 190 A du III./JG 2 « Richthofen » armés sous la voilure de leurs lance-roquettes *Werfer-Granate 21* de *21cm* (surnommés « tuyaux de poêle », la Luftwaffe les désigne officiellement *Bordrakete* BR-21) utilisés pour des missions d'attaque au sol dans les Ardennes. Initialement conçue en 1943 pour détruire les bombardiers américains, cette arme souffre d'une grande imprécision (seulement 15 % de chance de coup au but) et il n'en va pas différemment pour des cibles terrestres. La photo du haut tirée de la même scène à Ettinghausen montre en gros plan la roquette, dérivée de la fusée d'artillerie *21cm Nebelwerfer 42*, qui renferme une charge explosive de 10,17 kg de TNT et de RDX. (Coll. E. Mombeeck)

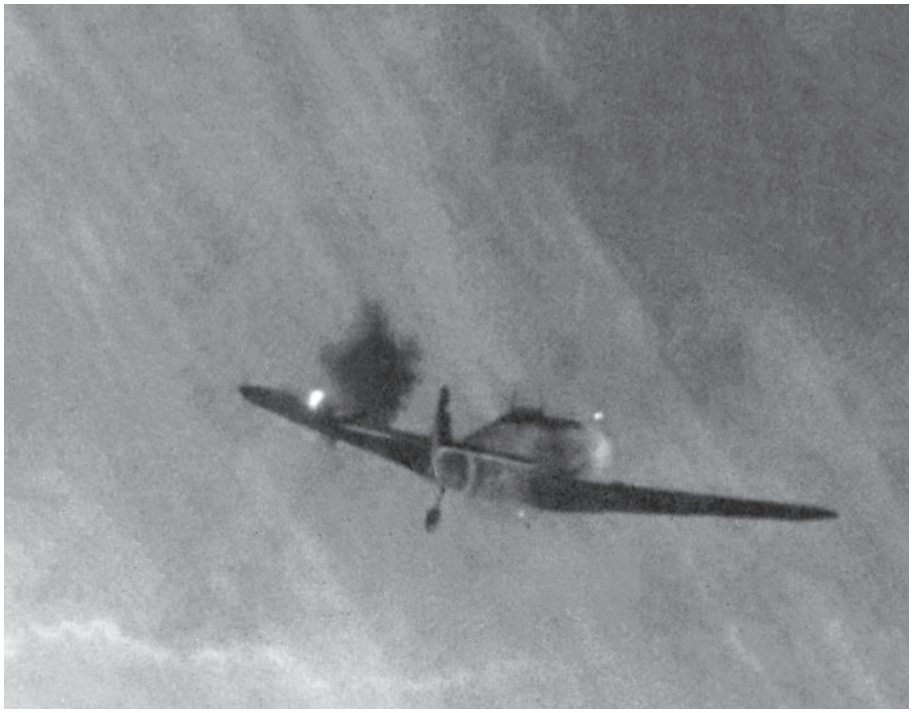
Republic P-47D Thunderbolt
Avion du *2nd Lieutenant* William D. Dunbar
396th *Fighter Squadron*
368th *Fighter Group*
Chièvres, Belgique, décembre 1944

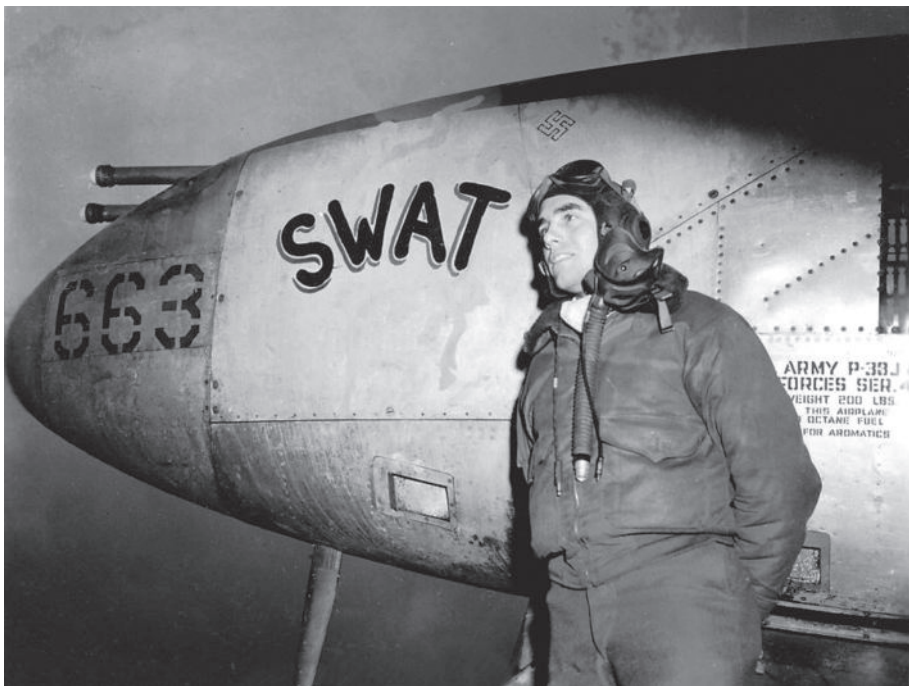
Le combat n'est toutefois pas à sens unique, car le *Leutnant* Rolf Bischoff, jeune as de la 10./JG 2 n'ayant pas encore 20 ans, signe un doublé à 3 000 m dans le ciel de Roetgen (ses 7e et 8e victoires) : un P-47 abattu à 11h31 et un P-38 Lightning à 11h33.

Le premier appartient certainement au 355th FS qui reconnaît deux Thunderbolt descendus par l'ennemi dans ce qui est son unique sortie de la journée. Le second est vraisemblablement un appareil du 474th FG dont trois Lightning du 428th FS se sont joints à 11h18 au 429th FS pour attaquer des colonnes de véhicules et ratisser les arrières des armées allemandes. Or, au moment d'atteindre leur zone de patrouille, les P-38 ont été dirigés par le contrôle aérien (indicatif « Marmite ») à l'est de Düren où les P-47 du 355th FS étaient aux prises avec les Bf 109 de couverture du II./JG 2.

Les P-38 arrivant en renfort se débarrassent de leurs bombes et engagent le combat avec plus de 12 Messerschmitt. Pilote du 428th FS, le *1st Lieutenant* Thomas Carroll aborde l'un d'entre eux et ouvre le feu à 300 m de lui : le chasseur allemand plonge vers le sol à une vingtaine de kilomètres à l'est de Düren en traînant une fuite de liquide de refroidissement derrière lui ; il sera accordé à Carroll en tant que victoire probable. Au 429th FS, les *1st Lieutenants* Lenton F. Kirkland et Robert C. Milliken accèdent au statut d'as en obtenant l'un et l'autre leur 5e victoire de la guerre. Kirkland s'adjuge en effet coup sur coup deux Bf 109 à 30 km au nord-ouest de Cologne, comme le confirme dans son rapport de combat le *2nd Lieutenant* Malcom Henry : « Je volais comme ailier du lieutenant Kirkland lorsque nous fûmes dirigés vers une mêlée de P-47 et de 109. Nous prîmes en chasse quatre 109 en face et au-dessus de nous. Les trois premiers disparurent en piqué, laissant le quatrième à l'arrière. Il chercha à se sauver dans une couche nuageuse au-dessus de lui. Nous nous en rapprochâmes très vite dans une montée abrupte. Le lieutenant Kirkland commença à tirer alors que le 109 atteignait les nuages. Il explosa en flammes et dégringola en vrille. Le lieutenant Kirkland dégagea vers la gauche. Le pilote allemand n'a pas sauté en parachute et l'avion a poursuivi sa vrille jusqu'au sol. Après cela, nous avons orbité deux fois pour surveiller nos arrières. Nous piquâmes en direction du sud en poursuivant un avion isolé, 700 mètres en dessous de nous. C'était un 109 avec un réservoir largable. Le pilote nous a certainement aperçus car il mit les gaz. Le lieutenant Kirkland se positionna derrière lui. Le 109 continua à voler tout droit en espérant nous distancer. Le lieutenant Kirkland fit feu à 150 mètres de lui. Le 109 commença à perdre des morceaux, il explosa en flammes et partit en vrille. Cette fois, le pilote sauta en parachute que l'on vit se déployer » [4].

Le 429th FS renforcé du trio du 428th FS revient se poser à Florennes à 13h00. La seule perte du 474th FG au cours de la journée sera un P-38 sur ennuis mécaniques.





▲ **Ci-dessus :** Posant devant son Lockheed P-38J S/N 44-23663 du 429th FS/474th FG, le *1st Lieutenant* Robert C. Milliken devient un as ce 18 décembre en décrochant sa 5e victoire de la guerre. Les censeurs de l'USAAF ont effacé sur le tirage quatre de ses cinq marques de victoire. (IWM)

LES *JABOJAGD* MATINALES DES AUTRES *GESCHWADERN*

À la JG 26, les mécaniciens du terrain de Krefeld, où 19 Fw 190 A du I. *Gruppe* ont fait escale la veille, n'ont pu préparer que six (!) de ces machines [5] pour la première *Jabojagd* de la matinée. Au cours de cette dernière, aucun avion ennemi n'est repéré. Dix-sept Focke-Wulf redécollent à 12h15 pour une nouvelle chasse aux *Jabos* sur Saint-Vith, leurs pilotes apercevant bientôt entre 12 et 18 P-38 Lightning. C'est alors qu'ils sont attaqués par une trentaine de P-51 ayant l'avantage de l'altitude, mais les aviateurs allemands parviennent à leur échapper grâce à d'habiles manœuvres évasives, rentrant à Krefeld sans perte ni victoire. De son côté, le II. *Gruppe* de la « Schlageter », récemment passé sur Fw 190 D-9, effectue ses toutes premières missions sur

le Dora mais ne croise pas l'adversaire. Quant au III./JG 26, il est emmené par le *Kapitän* de la 11. *Staffel*, l'*Oberleutnant* Peter Reischer, dans une sortie sur les Ardennes... Du moins en théorie, car ce n'est pas du tout ce qui se produit. Nous y reviendrons.

Pendant ce temps, la JG 27 affecte la moitié de ses *Gruppen* à des missions d'appui aux troupes terrestres. Le I./JG 27 en réalise deux sur le champ de bataille sans obtenir de résultat tangible et en perdant même un Messerschmitt 109 (pas du fait de l'adversaire), tandis que le II./JG 27 s'acquitte lui aussi dans le même temps de deux missions identiques sans non plus faire d'étincelles (mais sans perte en ce qui le concerne).

Des éléments de la JG 1 sont pour leur part envoyés en appui des unités de la 6. *Panzer-Armee* dans la région de Malmedy. À 10h47, le I. *Gruppe* fait ainsi décoller de Twente 28 Focke-Wulf. Si l'on n'en sait pas beaucoup plus sur les résultats de cette sortie, celle-ci est marquée à 11h30 par un combat aérien avec des chasseurs américains qui coûte la vie à l'*Unteroffizier* Lothar Mietling, aviateur de la 4./JG 1 porté disparu avec son Fw 190 A-8 « 14 rouge » (*WNr. 960521*). Le II./JG 1 est également sollicité sans plus de détails connus malheureusement, sinon que le *Gruppe* du *Hauptmann* Hermann Staiger doit rayer des listes ce jour-là quatre de ses Focke-Wulf (tous les pilotes s'en sortent), dont un à la suite d'un combat aérien et les trois autres sans que l'ennemi ne soit impliqué dans leur perte.

Ayant décollé de son terrain de Babenhausen à 11h00 pour une patrouille sur Trèves, Mayen, Saint-Vith et le massif de l'Eifel, le II.(Sturm)/JG 4 participe à un combat sur lequel on ne sait pas grand-chose, si ce n'est qu'il se solde par cinq Focke-Wulf endommagés dont le Fw 190 A-8/R2 « 10 blanc » (*WNr. 681265*) du *Feldwebel* Kurt Sander, de la 5. *Staffel*, qui s'écrase au sud de Wiesbaden ; le jeune homme succombera lors de son transfert à l'hôpital.

Les opérations de la JG 6 « Horst Wessel » demeurent assez floues. Le I. *Gruppe* du *Hauptmann* Willi Elstermann part en mission dans le ciel de la région Cologne–Bonn et perd un Fw 190 (pilote tué) lors d'une collision en vol à proximité de Rösrath, à l'est de la première des deux grandes villes, sans que l'ennemi ne soit impliqué. Trois autres de ses Focke-Wulf sont endommagés, toujours sans que les Alliés n'y soient pour quelque chose ; leurs occupants s'en sortent toutefois vivants. Le III./JG 6 du *Major* Helmut Kühle connaît une rude matinée, puisque pris dans un engagement aérien avec une formation de P-47 au sud de Cologne, il revendique deux *Abschüsse* mais au prix de cinq Bf 109 abattus, un endommagé et un dernier Messerschmitt mis hors de combat sans intervention de l'ennemi, le tout pour trois pilotes portés disparus (qui rentreront finalement tous à Bissel) et un quatrième blessé !

▲ Alignement de Focke-Wulf Fw 190 A-8 du I./JG 1 (en haut de la 2. *Staffel*, en bas de la 3. *Staffel*) à Greifswald au début de novembre 1944, quelques semaines avant le début de la bataille des Ardennes. (Coll. E. Mombeeck)

◤ **En haut :** Cette scène est saisie le 18 décembre par cinémitrailleuse, lorsque le *2nd Lieutenant* Russell Kline, du 355th FS/354th FG, intercepte un Bf 109 G-10 ou G-14/AS dans le secteur de Düren et l'abat. Les rafales de son P-47 viennent de faire mouche sur l'aile gauche du « 109 » dont la bande du Reich suggère qu'il appartient à la JG 4. (US Nara)

III./JG 1 ET JG 27 CONTRE 8TH *AIR FORCE*

Alors que le gros des combats oppose la *Tagjagd* aux chasseurs-bombardiers de la 9th *Air Force*, l'arrivée des vagues de quadrimoteurs des 1st et 3rd *Bomb Divisions* de la 8th *Air Force* dans le ciel allemand mobilise trois *Gruppen* du II. *Jagdkorps*.

Le III./JG 1 « Oesau » décolle sur alerte de Rheine à 10h45 et se porte à la rencontre des assaillants qui se présentent sur la région de Cologne et de Bonn. Guidés par le contrôle aérien, ses Messerschmitt Bf 109 tombent bientôt sur les B-17 de la 1st *Bomb Division* et leur escorte. L'engagement qui s'ensuit se solde par deux pertes dans les rangs du *Gruppe* : blessé aux commandes de son Bf 109 G-14/AS « 5 blanc » (*WNr. 784116*), le *Leutnant* Klaus Holz, de la 9./JG 1, se parachute près de Bonn ; un autre Messerschmitt est perdu mais son pilote s'en sort indemne. Titulaire de quatre victoires, le *Leutnant* Hubert Heckmann, de la 12./JG 1, narre ce combat qui le voit à 11h15 obtenir sa cinquième *Luftsieg* du conflit : « Une fois de plus, nous avons été confrontés à des Mustang. Nous avons eu de la chance, nous étions au-dessus d'eux et avons attaqué. Après un virage serré, je me suis soudainement retrouvé à côté d'un Mustang. Nous étions si perplexes l'un et l'autre que nous avons volé côte à côte en formation pendant un moment ; c'était mon idée. Nous volions exactement à la même vitesse, personne n'accélérait, personne ne restait à la traîne. Puis, j'ai brusquement plongé et me suis incliné à gauche. J'ai ensuite tiré le manche pour regrimper et me suis retrouvé 5 à 10 mètres derrière lui, volant presque sur le dos. Ma rafale l'a touché de plein fouet, et quelques instants plus tard, son parachute s'est déployé sous moi.

[4] Roland Charlier, A-78 Florennes-Jusaine Airfield, 1944-1945, à compte d'auteur, 2021, p. 160.

[5] Le I./JG 26 aligne alors ce jour-là 52 Fw 190 A et 28 Fw 190 D-9.

Après le combat aérien, lors du vol retour, j'ai croisé deux appareils de ma *Staffel* et je me suis joint à eux. Personne ne savait où nous étions, alors nous avons décidé d'« acheter un billet » à la gare suivante [NdlA : c'est-à-dire se repérer à partir des voies ferrées et d'une gare ferroviaire au sol]. La première gare fut celle de Borken. Nous avons continué à voler et sommes tombés sur la gare suivante. J'ai péniblement déchiffré un « G » sur un petit panneau rectangulaire, puis un « Güter… » à l'approche de la gare suivante. Je pensais en avoir assez lu et j'ai donc atterri sur un aérodrome qui n'était pas le mien et de là, je suis retourné à Rheine. Là, j'ai été accueilli par l'ensemble du *Gruppe* affichant un sourire narquois. Nous avions en effet abordé la gare de Rheine et le panneau que je n'avais pas pu lire jusqu'au bout était « Güterbahnhof » [gare de marchandises] » [6].

Apparemment, au retour de cette interception, des éléments du III./JG 1 rencontrent des P-47 occupés à de la chasse libre et des attaques au sol au-dessus de ce même secteur Cologne–Bonn.

Le III./JG 27 est également de la partie mais son intervention tourne à la catastrophe. Comme c'est de plus en plus souvent le cas pour les *Flieger* ces derniers mois, les Messerschmitt du *Gruppe* ne parviennent pas à pénétrer le rideau défensif des P-51 d'escorte et à atteindre les *Viermots*. Entraînée loin de ceux-ci par les Mustang, l'unité du *Hauptmann* Dr. Peter Werfft est sérieusement malmenée, puisque le groupe perd huit Bf 109 K-4 détruits pour cinq pilotes tués ou disparus et deux autres blessés. Et en contrepartie, seulement deux victoires sont revendiquées ! Au *Gruppenstab*, le *Hauptmann* Richard Hasenclever est abattu et tué dans des circonstances inconnues ; son Bf 109 K-4 « <-+I » au *WNr. 330262* s'écrase à Rondorf. Encore une fois, le temps

couvert hypothèque l'émergence d'éventuels témoins, car dans la mêlée et les nuages bas, les aviateurs se perdent très vite de vue. Au sein de la 9./JG 27, l'*Unteroffizier* Bernhard Grosse-Laxen périt à bord de son Bf 109 K-4 « 17 bleu+I » (*WNr. 331368*) à l'issue d'une empoignade près de Werl. Deux pilotes de la 10. *Staffel* sont initialement portés disparus, mais l'*Oberfähnrich* Josef Scheiber (abattu dans son Bf 109 K-4 codé « 6 rouge+I » *WNr. 331443*) et l'*Obergefreiter* Günter Herberg rejoindront par la suite leur escadrille sains et saufs. La *Staffel* la plus durement touchée est la 11./JG 27 dont quatre navigants, tous descendus par les Mustang, ne rentrent pas : le *Gefreiter* Heinz Merkl trouve la mort dans son Bf 109 K-4 « 4 jaune+I » (*WNr. 331467*), l'*Unteroffizier* Günther Fritzsche est porté disparu avec son Bf 109 K-4 « 11 jaune+I »

[6] Jochen Prien & Peter Rodeike, *Jagdgeschwader 1 und 11, Teil 2: 1944*, p. 1354.

(*WNr. 332276*) manifestement crashé dans le secteur d'Hellenthal, mais les *Unteroffiziere* Hans Kauffeld et Karl Grothe ont plus de chance dans la mesure où ils s'en tirent tous deux avec de légères blessures après s'être éjectés de leurs Bf 109 K-4, respectivement les « 15 jaune+I » (*WNr. 331388*) et « 9 jaune+I » (*WNr. 332508*). Enfin, à la 12./JG 27, l'*Unteroffizier* Wolfgang Korn est lui aussi porté disparu du côté d'Hellenthal alors qu'il était au manche de son Bf 109 K-4 « 10 bleu+I » (*WNr. 330292*).

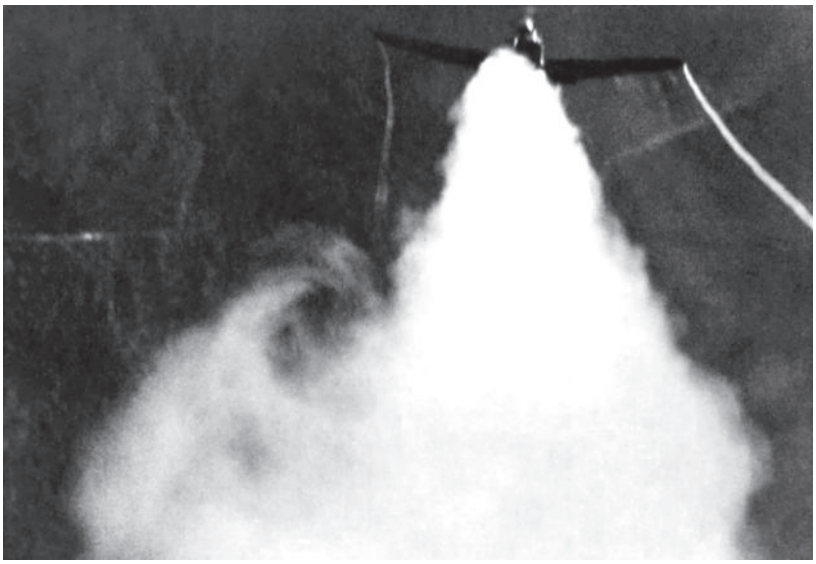
Le III./JG 27 a-t-il été la victime des deux « Aces in a day » – supposés, car le fait d'armes est douteux – du 359th FG dont les P-51D escortaient les Flying Fortress ce jour-là ? Le nombre d'avions perdus par le *Hauptmann* Werfft (huit) ne coïncide pas, mais parmi tous les *Gruppen* engagés, il est le plus proche des dix revendiqués par le duo américain. Toujours est-il que sur les coups des 13h00, alors qu'ils ont reçu l'ordre de demeurer en patrouille sur le secteur le Cologne pendant que le reste du 359th *Group* escorte les B-17, le *Lieutenant* Paul E. Olson et le *Lieutenant* David B. Archibald, du 368th FS, descendent de 32 000 à 10 000 pieds (le premier ayant été victime d'un givrage de ses ailerons). Quarante minutes plus tard, on leur signale par radio la venue d'une soixantaine de « Bandits » entre Kassel et Cologne. Prenant cette direction pour s'assurer de la véracité de l'information, les deux pilotes repèrent effectivement la puissante formation de Fw 190 (alors qu'il n'y a, a priori, que des *Gruppen* de Bf 109 partis en interception des B-17) et s'en approchent par l'arrière. Piquant à 30°, Olson et Archibald l'attaquent par surprise. Dans le combat tournoyant acharné qui suit, les deux aviateurs

Le *Leutnant* Hubert Heckmann, aviateur de la 12./JG 1 « Oesau », remporte ce 18 décembre 1944 sa 5e victoire aérienne de la guerre (sur un P-51) qui fait de lui un as. Abattu par un Spitfire du No 414 *Squadron* RCAF le 24 décembre, il survivra au conflit mais son palmarès personnel est définitif. (Archives Aérojournal)

Les pilotes du I./JG 1 gagnent paisiblement leurs Fw 190 A-8 à Greifswald en novembre 1944. Un peu plus d'un mois plus tard, l'ambiance sera nettement plus tendue et beaucoup d'entre eux auront été tués ou blessés... (Coll. E. Mombeeck)

américains abattent chacun cinq chasseurs ennemis (plus quelques autres Fw 190 endommagés), alors qu'il s'agit-là de leur premier engagement ! Un fait d'armes admis par l'historique du 359th FG et l'histoire officielle de l'USAAF… Mais il ne se termine pas bien pour autant pour les deux hommes, puisque selon l'historique de l'unité, ils sont abattus à leur tour : « Le P-51 d'Olson explosa, l'éjectant mais le couvrant en même temps d'essence et d'huile en feu. Il réussit à éteindre les flammes juste à temps pour tirer la cordelette de son parachute. Vu ses blessures, il ne put fuir et serait capturé par des soldats de la *Flak* près de Wahn. Les Allemands l'amenèrent à un médecin civil puis le chargèrent dans une ambulance qui le conduisit à l'hôpital. Archibald, blessé à la jambe gauche par un éclat, s'était évanoui à la suite de la perte de sang et son appareil percuta le sol et explosa, projetant son pilote à une centaine de mètres de l'épave. Il fut retrouvé sept heures plus tard et chargé toujours inconscient dans l'ambulance d'Olson » (!). Tous deux survivront et reviendront aux États-Unis après la guerre.

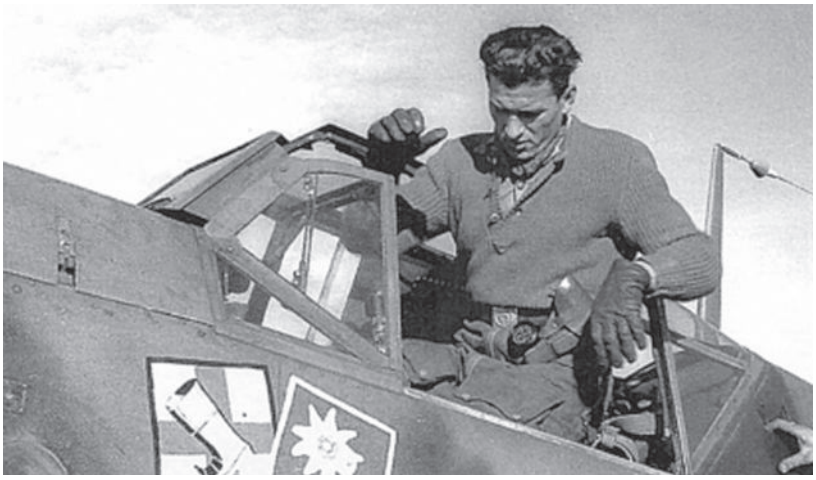
Fort heureusement pour la JG 27, son IV. *Gruppe* fait un peu meilleure figure lors de cette interception dramatique pour le III. *Gruppe*. En effet, bien qu'on n'en sache pas beaucoup plus, le IV./JG 27 enregistre une victoire lorsque l'*Oberfeldwebel* Heinrich Bartels envoie au tapis à 13h48 un P-51 au-dessus du massif de l'Eifel qui constitue la 94e victoire aérienne de ce très grand as de la *Tagjagd*. En revanche, une perte est endurée avec la mort de l'*Oberfähnrich* Joachim Komorowski, de la 13. *Staffel*, abattu lors d'un combat aérien près de Hoffnungsthal, au sud-est de Cologne, dans le cockpit de son Bf 109 G-14 codé « 15 blanc + ~ » (*WNr. 460634*). En face, n'ayant pas à se préoccuper des chasseurs allemands, les B-17 se dirigent vers leurs objectifs. Sauf que sur place, la couverture de nuages de 10/10e empêche de voir les cibles prioritaires ainsi que les secondaires.



▲ Ce Messerschmitt Bf 109 ne rentrera pas à sa base. Il fume sous les coups du P-47 du *2nd Lieutenant* John Wallace Jr., pilote du 386th *Fighter Squadron* du 365th *Fighter Group*. Ce cliché saisi par sa cinémitrailleuse a été pris le 31 décembre près de Zweibrücken. (US Nara)

▼ Un North American P-51D Mustang du 368th FS/359th FG photographié, toutes dispositions pour le protéger du froid sévissant en Angleterre prises (tout ce qui a pu être houssé ou recouvert l'a été !), sur son terrain d'East Wretham en décembre 1944. (IWM)

▲ Le *Captain* William O'Donnell, du 335th FS/4th FG, est l'auteur d'un doublé ce 18 décembre 1944. (US Nara)



▶ La glorieuse carrière de l'*Oberfeldwebel* Heinrich Bartels (vu ici à son époque à la JG 5 « Eismeer » en Norvège ou en Finlande) touche à sa fin. Ce jour-là, l'illustre as de la 15./JG 27 abat un Mustang qui est sa 94e *Luftsieg*. Son avant-dernière... (Coll. J.-L. Roba)

North American P-51D Mustang
Avion du *Captain* William O'Donnell
335th *Fighter Squadron*
4th *Fighter Group*
Debden, Angleterre, décembre 1944

Et les équipages de la 8th AF ne sont pas plus heureux quand il s'agit de dénicher des objectifs d'opportunité. Au bout de 20 minutes de vaines recherches, il faut se résoudre à l'évidence : la mission n° 754 ne peut être accomplie. Tous les Boeing (à l'exception du seul manquant, sûrement abattu par la *Flak*) rentreront en Angleterre avec leur chargement de bombes…
Toujours sous l'autorité de la 8th *Air Force*, mais en marge de la mission n° 754, le 4th FG est emmené par le *Lieutenant Colonel* Dayhuff dans une *Freelance Fighter Patrol* sur le secteur compris entre Kassel et Francfort. Les P-51D se dispersent au moment de descendre sous la couche nuageuse afin de trouver des cibles intéressantes. C'est alors que deux *Flights* des « Debden Eagles » tombent sur sept Messerschmitt 109. Le *1st Lieutenant* Henry Clifton, du 334th FS, en abat un. Peu après, le *Captain* William O'Donnell, du 335th FS, remarque un Fw 190 tentant de se placer dans la queue du *Captain* John Fitch et parvient à l'endommager suffisamment pour le forcer à interrompre son attaque. Mais O'Donnell ne le lâche pas et, à l'issue d'un virage serré, il se rapproche suffisamment de la queue du Focke-Wulf pour lui expédier une grêle de balles. Émettant une épaisse fumée, le chasseur allemand exécute un demi-tonneau et plonge vers le sol. Fitch et le *1st Lieutenant* Robert Stallings prennent le relais et donnent le coup de grâce au coriace Fw 190 : celui-ci percute le sol et explose. Reprenant de l'altitude, Fitch aperçoit quatre Bf 109 mais trois d'entre eux disparaissent aussitôt dans les nuages, tandis que le dernier fait front et essaie de se placer dans le sillage de Stallings. O'Donnell ouvre le feu et touche le Messerschmitt sur toute la longueur de son fuselage. Le chasseur allemand s'écrase à son tour. Le 335th FS ne rentrera toutefois pas au complet à Debden, puisque le *Captain* Charles Hewes manquera à l'appel : aperçu pour la dernière fois en train de mitrailler à 1 200 mètres d'altitude près de Giessen, il sera présumé abattu et tué par la *Flak*.

LE *STAFFELKAPITÄN* PÈTE LES PLOMBS

Le retour de mission du III./JG 26 à Plantlünne est marqué par un coup de théâtre. Mené par le *Staka* de la 11./JG 26, l'*Oberleutnant* Peter Reischer, le *Gruppe* a décollé dans la matinée, comme nous l'avons vu, avec l'ordre de survoler les Ardennes. Ses camarades allaient après coup décrire l'officier autrichien comme mentalement très instable ce matin-là.
En effet, Reischer ne s'est pas rendu sur les Ardennes comme il le prétend, mais il a conduit le III./JG 26 en… Basse-Saxe, prenant bien soin d'éviter la zone des combats ! Or, à son retour au terrain, Reischer fait son rapport comme si de rien n'était, en soutenant avoir attaqué des blindés alliés du côté d'Aix-la-Chapelle puis avoir mené un bref combat aérien. Cependant, le *Kommandeur* Walter Krupinski n'est pas dupe, car les signaux émis par la radio FuG 16 ZY de l'avion de l'*Unteroffizier* Gehrke – le pilote désigné comme « locomotive » durant ce vol, c'est-à-dire que son poste émetteur-récepteur est celui de la formation qui est suivi depuis le sol pour localiser son trajet – ont dit tout autre chose. Krupinski convoque par téléphone Gehrke pour lui demander simplement s'il est resté avec ses camarades tout le temps de la mission. Sa réponse affirmative confond définitivement Reischer. Après en avoir référé au *Kommodore* « Pips » Priller, Krupinski fait part de la sentence de ce dernier qui donne l'ordre au *Staffelkapitän* Reischer de décoller pour une seconde mission sous peine d'être traduit devant une cour martiale pour lâcheté, chef d'accusation hautement passible du peloton d'exécution. Juste avant de regrimper dans leurs avions, les pilotes de Reischer notent le visage rougi de leur supérieur, visiblement sous l'effet de l'alcool, et décollent à sa suite. Cette fois, le *Staka* autrichien les amène bien sur les Ardennes et des chasseurs alliés sont aperçus au loin. Mais comme Reischer ne parvient pas à placer correctement sa formation pour les attaquer, il ordonne le retour à Plantlünne. Peu avant l'atterrissage, son Bf 109 K-4 « 20 jaune » (*WNr. 330386*) disparaît soudainement dans les nuages. On retrouve l'avion quelques minutes plus tard, posé à l'autre bout de la piste : Peter Reischer est assis sur son siège, mort ; il s'est tiré une balle dans la tête avec son pistolet de service. Il devait craindre que cet échec de début d'après-midi ne lui vaille la cour martiale promise. Pour éviter que cette regrettable affaire ne prenne trop d'ampleur, l'officier est officiellement déclaré mort au combat à 12h50… [7]
Cette anecdote tragique en dit long sur l'état d'épuisement psychique de certains as et cadres chevronnés de la chasse allemande (entré dans la *Flak* en 1938, Peter Reischer était passé dans la *Tagjagd* en 1942, il était un vétéran des combats en URSS et en France lui ayant valu l'obtention de 20 victoires aériennes). Pour beaucoup d'entre eux, l'engagement ardennais, présenté par la hiérarchie de la Luftwaffe comme celui de la « dernière chance », sera le combat de trop pour leurs nerfs soumis à tant de rudes épreuves depuis de nombreuses années. Chez d'autres gradés, le point de rupture se manifestera par des comportements totalement incohérents, comme l'attestera la mort le 27 décembre du *Kommandeur* du I./JG 1, le *Hauptmann* Hans Ehlers, que l'historien Jean-Louis Roba décrit alors « usé […], dans un

[7] Donald Caldwell, *The JG 26 War Diary, Volume Two: 1943-1945*, Grub Street, 1998, p. 389.

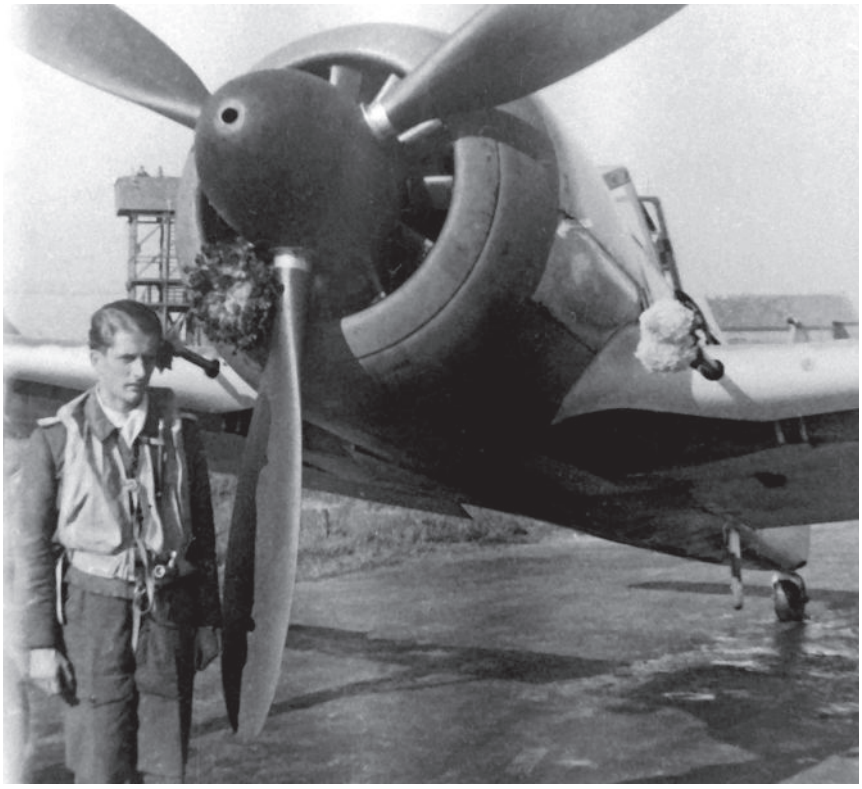
[8] Jean-Louis Roba, *La Bataille des Ardennes*, Batailles aériennes n° 31, janvier-mars 2005, p. 53-54.

[9] Philippe Saintes, *La Jagdgeschwader 54, les Aigles au « cœur vert » de la Luftwaffe, tome 2*, Lela Presse, 2020, p. 249 / John Manrho & Ron Pütz, *Bodenplatte: The Luftwaffe's Last Hope, the Attack on Allied Airfields, New Year's Day 1945*, Hikoki, 2004, p. 203.

▶ Confronté au cas Reischer, le *Hauptmann* Walter Krupinski, *Kommandeur* du III./JG 26 et grand as aux 195 victoires à cette date, se montre intransigeant avec son subordonné, lui ordonnant de repartir en mission le jour-même sous peine de cour martiale. (Archives Aérojournal)

◢ L'*Oberleutnant* Peter Reischer, *Kapitän* de la 11. *Staffel*, est à la JG 26 depuis juin 1942 et compte 20 victoires. Le 18 décembre 1944, il est arrivé au bout du rouleau... comme tant d'autres. (Coll. J.-L. Roba)

▼ L'*Oberstleutnant* Josef « Pips » Priller est l'archétype de l'*Experte* menant son unité avec brio au combat fin 1944 : avec ses 101 victoires (dont 11 quadrimoteurs et surtout 68 Spitfire, record absolu dans la Luftwaffe), il est considéré comme l'un des meilleurs pilotes de chasse de la guerre. Le 18 décembre, en qualité de *Kommodore* de la JG 26, il est logiquement mis au courant de l'« affaire Reischer ». (DR)



état second qui ne lui permettait plus d'appréhender le danger » [8]. Son *Gruppe* partagé en deux formations parties d'aérodromes différents pour une mission de couverture des *Panzer* sur le secteur Dinant–Rochefort, et une seule d'entre elles ayant été équipée de réservoirs supplémentaires, il prétextera ne pas devoir tenir compte de l'apparition d'une nuée de P-51 du 364th FG au-dessus de ses Fw 190 afin d'économiser le carburant, ignorant les avertissements de ses pilotes ayant repéré l'ennemi puis les appels à l'aide de ceux pris en chasse par les Mustang. Il les exhortera au contraire à continuer à voler en ligne droite de façon à rationner la moindre goutte de carburant ! Résultat : seize des 18 Focke-Wulf du I./JG 1 seront abattus pour 9 tués/disparus dont Ehlers et 4 blessés. Beaucoup d'*Experten* ne volent plus, à l'instar du *Kommodore* Herbert Ihlefeld à la JG 1, et les cas de vétérans se faisant porter pâle sont aussi symptomatiques. Une véritable épidémie de démotivation et de maladie décimera ainsi l'encadrement du IV./JG 54 à l'occasion de l'annonce du déclenchement de « Bodenplatte » pour le 1er janvier 1945. Le *Gruppenkommandeur*, le *Major* Rudolf Klemm, dira ouvertement son souhait de ne pas y prendre part (et de tenir parole), tout comme le fera le *Staka* de la 13./JG 54, le *Leutnant* Karl Brill, tandis que son homologue de la 15. *Staffel*, le *Leutnant* Carl Resch, sera « souffrant » à cette date, et que le *Staffelführer* de la 16./JG 54, l'*Oberleutnant* Gröne, ne volera pas non plus sans explication valable [9]. Mais revenons-en à ce 18 décembre 1944, au cours duquel l'aviation tactique américaine va dangereusement braver le brouillard.

PANIQUE À SPA !

Dans le secteur de la 6. *Panzer-Armee* constituant le flanc droit du dispositif allemand, les *SS-Panzergrenadiere* du *Kampfgruppe* « Peiper » se sont emparés vers 10h00 de la petite ville belge de Stavelot. Cette nouvelle est catastrophique pour les Américains car l'un des derniers verrous au nord du saillant a sauté. Si les Waffen-SS remontent plein nord, ils entreront dans Spa – à seulement 6 km à vol d'oiseau de Stavelot – abritant le quartier général de la 1st *Army* de Hodges et en chemin captureront, en bordure de la route Spa–Francorchamps, un énorme dépôt de 3 millions de litres de carburant (dont le *SS-Obersturmbannführer* Peiper ignore l'existence). Ce faisant, ils menaceront dans la foulée directement la ville de Verviers où se trouve l'état-major du IX TAC de Quesada. L'occasion pour la 1. *SS-Panzer-Division* « LSSAH » de décapiter le commandement local américain est bien réelle. Il n'y a donc pas une seconde à perdre et consigne est donnée à 11h45 à Quesada d'évacuer immédiatement vers Charleroi, ce que l'intéressé s'empresse de faire. À Spa, les officiers de Hodges commencent à faire de même, cependant que le général américain ordonne aux personnels restants de son staff de grimper dans des half-tracks et d'amener avec eux quelques pièces de DCA afin de prendre position sur la route et de défendre la bourgade en cas de besoin. De même, un Piper Cub se tient prêt à évacuer Hodges à tout moment mais ce dernier préfère attendre l'apparition des *Panzer* sur la route pour plier bagages. Cette fuite de Spa se fait dans une atmosphère pesante, voire de panique, car la population est très inquiète à l'idée de se retrouver de nouveau sous le joug allemand. En ce qui le concerne, Quesada n'est pas du genre à battre en retraite sans livrer bataille. Il contacte sur l'aérodrome de Gosselies (près de Charleroi) le *Colonel* Georges Peck, commandant du 67th *Reconnaissance Group*, afin de lui demander si certains de ses pilotes seraient prêts à affronter le brouillard de 10/10e pour localiser les pointes blindées de Peiper. Deux aviateurs de F-6 Mustang du 109th *Reconnaissance Squadron* se portent volontaires : le *Captain* Richard H. Cassady (de Nashville, Arkansas) et le *2nd Lieutenant* Abraham Jaffe (un natif du Bronx à New-York). Quesada leur parle personnellement grâce à un téléphone de campagne et leur communique la dernière position connue de l'ennemi, quelque part près de Stavelot. Malgré les grands risques d'y laisser la peau dans des conditions climatiques aussi épouvantables, les deux aviateurs décollent de Gosselies et volent à une cinquantaine de mètres au-dessus du sol, en empruntant les vallées afin de limiter le brouillard, ce qui les contraint à redoubler d'attention pour ne pas percuter d'obstacle. Enfin, ils finissent par survoler les véhicules blindés du *Kampfgruppe* « Peiper ». Les Waffen-SS sont si surpris par cette apparition soudaine qu'ils n'ouvrent le feu qu'au troisième passage des F-6. Encadrés par les rafales, les deux pilotes du 67th RG signalent par radio la position de la colonne de la « LSSAH » et ne demandent pas leur reste. Ils rentrent à Gosselies leurs réservoirs quasiment à sec, mais leur mission dûment accomplie.

Vers midi, « Pete » Quesada sait désormais où se trouve l'avant-garde de la « Leibstandarte » et il envisage d'appeler cette fois le *Colonel* Raymond « Ray » Stecker, commandant du 365th FG, dont les appareils du 388th FS ont dû renoncer à leur mission matinale à cause du mauvais temps. Stecker ayant un caractère bien trempé, le « patron » du IX TAC sait qu'il lui sera difficile de le convaincre

▲ Le *Colonel* Raymond « Ray » Stecker, commandant du 365th FG, les fameux « Hell Hawks » constamment ou presque sur la brèche. (IWM)

◥ **À gauche :** L'énergique *Major General* Elwood R. Quesada, commandant du IX *Tactical Air Command*, contraint d'évacuer son QG de Verviers sous la pression des *Panzer* de Peiper. Mais il ne reste pas inactif pour autant, bien au contraire ! (USAF)

◥ **À droite:** Décollage de P-47D du 365th FG (au premier plan, des appareils du 388th FS) après leur transfert à Metz, ce qui a été fait en date du 24 décembre. (US Nara)

◀ Malgré le plafond bas et la visibilité proche de zéro, ces Republic P-47 Thunderbolt de la 9th *Air Force* sont sur le point de décoller de leur aérodrome belge pour attaquer colonnes blindées ou de ravitaillement allemandes dans les Ardennes. (US Nara)

de risquer la vie de ses hommes dans le brouillard mais il a la malice de recourir à un intermédiaire, en la personne du *Colonel* Gil Meyers, officier d'opérations attaché à la 9th AF ayant servi avec Stecker en Afrique du Nord. Meyers sait trouver les mots justes – en forçant un peu le trait au sujet de la situation – pour convaincre son ancien frère d'armes : « La colonne attaquée la veille s'est renforcée et avance vers Stavelot. Entre elle et la Manche, il n'y a plus que des pâtissiers et des cuistots ». Stecker objecte : « Mais le temps… », puis devant l'insistance de son interlocuteur, il s'incline et s'exécute. Il charge par conséquent le *Major* George Brooking de décoller à la tête du 386th FS dans la « purée de pois ». Par formations de quatre, les P-47 effacent la piste de Chièvres et disparaissent dans le brouillard. Sur le secteur de Stavelot, la visibilité n'est pas beaucoup meilleure et il est difficile d'apercevoir quoique ce soit au sol. Néanmoins, la chance finit par sourire aux « Hell Hawks » : « Brooking repère une colonne échelonnée dans la vallée de l'Amblève. Il est 14h00. Le plafond nuageux est si bas qu'il empêche tout bombardement en piqué. Les bombes de 500 livres labourent les champs, un engin percute de plein fouet la maison des époux Dumont qui est la première habitation sur la route de Cheneux. Réfugiés dans la cave, les propriétaires meurent dans les ruines. Seul, le *Captain* Wells place un coup au but. Il touche un Panther et une Kübelwagen qui obstruent la route à proximité de l'habitation. Les blindés qui suivent sont déviés vers le moulin Gillet où les chars et les SPW [*Schützenpanzerwagen*, transports semi-chenillés de *Panzergrenadiere*] s'égaient dans le verger de la ferme. Les équipages profitent d'une importante réserve de fagots pour camoufler leurs véhicules. Le bombardement et le mitraillage ont fait de nombreux morts et blessés qu'on transporte dans les pièces de la maison Gillet. Les Wirbelwind [chars antiaériens du modèle *Flakpanzer IV* armés d'un quadruple *Flakvierling 38* de 20 mm] ne sont pas restés inactifs et le *Lieutenant* Price est touché. Il parviendra à poser son P-47 dans un champ près de Francorchamps mais, se croyant en territoire ennemi, va errer deux jours avant de rencontrer une patrouille du 120th *Regiment* de la 30th *Infantry Division* » **[10]**.

Pour l'anecdote, Price sera retenu prisonnier un petit moment par ses compatriotes GIs, car soupçonné d'être un Allemand déguisé en aviateur américain, à cause du pistolet Walther P38 de prise qu'il porte en lieu et place du Colt réglementaire au moment de sa capture ! C'est le syndrome « Otto Skorzeny » découlant des commandos SS anglophones vêtus d'uniformes de l'US Army infiltrés aux premières heures de l'offensive par l'« homme des coups fourrés » d'Hitler (les opérations spéciales de cet Autrichien avaient libéré Mussolini, muselé l'opposition danoise, déposé le régent hongrois Horthy, etc.) afin de provoquer la pagaille dans les rangs alliés. En conséquence, même des généraux américains peuvent être soumis à l'interrogatoire des sentinelles de la *Military Police* lors d'un banal contrôle routier afin de s'assurer qu'ils ne sont pas des SS parlant anglais ! Par chance, Price pourra être identifié comme Américain grâce à un soldat originaire de sa petite ville de Californie…

En attendant, l'attaque qui a été fatale à son Thunderbolt se poursuit et, mieux que cela, le relais est pris par d'autres FG. Un véritable balai aérien se met en place tout l'après-midi, qui finit par confiner à l'orage d'acier malgré la météo peu favorable aux attaques au sol : « Le *Captain* Wells est également touché et c'est accompagné du *Lieutenant* Thoman qu'il regagne la base. Le *Major* Brooking est maintenant seul et il orbite en attendant les autres *Flights* pour les guider sur l'objectif. Au 366th *Fighter Group* à la base d'As, on n'est pas resté inactif. À 14h24, le *Major* Maurice Martin décolle à la tête de son *White Flight* du 390th *Fighter Squadron* pour une mission libre. En cours de vol, il est dirigé vers Coo par le contrôleur au sol. Il repère le *Major* Brooking à 14h55 tournoyant au-dessus de la vallée. Celui-ci lui indique la route La Gleize/Cheneux. Après avoir largué ses munitions, le *Major* Martin remonte vers Stavelot et entreprend son virage au-dessus de Lodomez où il remarque un grand nombre de véhicules dont des chars. À 15h22, quand il rentre à As, il fait son rapport. Entre-temps, le *Colonel* Stecker engage les quatre *Flights* du 387th *Fighter Squadron*, le *White Flight* du *Major* Arlo Henry à 14h32, puis le *Red Flight* du *Captain* Neal Worley à 14h55, le *Yellow Flight* du *Captain* Robert Robinson à 15h08 et le *Blue Flight* du *Captain* Samuel Saunders à 15h23. Le *Major* Henry prend contact avec le *Major* Brooking à 15h00 au moment où celui-ci se décide à rentrer à sa base, risquant la panne de carburant. Pour son action héroïque, le *Major* Brooking recevra la *Silver Star*. Le ciel s'est légèrement éclairci et Henry remarque des véhicules entre Stavelot et Trois-Ponts [ce sont toujours les blindés du *Kampfgruppe* « Peiper » qui, au lieu de foncer plein nord vers Spa et Verviers comme le craignaient les Américains, poursuivent leur route vers l'ouest et la Meuse ; la faute à « Jochen » Peiper qui, ancien officier d'ordonnance d'Himmler et fantassin de formation, est un « fonceur » peu adepte des reconnaissances blindées qui lui auraient permis d'éclatants succès à peu de frais]. À tour de rôle, les quatre *Flights* attaquent. Une bombe de 500 livres explose à proximité de la ferme de Petit-Spay et le bâtiment de Louis-Augustin Mignon prend feu, le détruisant complètement.

[10] Jean-Louis Roba, *op. cit.*, p. 20-21.

Messerschmitt Bf 109 K-4
Avion du *Leutnant* Heinrich Hackler
Staka 11./JG 77 « Hers As »
Düsseldorf, Allemagne, décembre 1944

Une autre bombe pénètre profondément au plein milieu de la route et crée une énorme excavation empêchant le franchissement de la voie carrossable. Pendant ces attaques, après avoir largué ses deux bombes qui détruisent trois *Panzer*, le *Lieutenant* McCabe du *Red Flight* est touché par les canons de 20 mm d'un Wirbelwind. Son avion est violemment secoué, il se cabre et fonce vers le sol mais McCabe parvient à le redresser et à reprendre de l'altitude. Malgré les impacts encaissés, McCabe repartira par trois fois à l'attaque. Il sera décoré de la *Distinguished Flying Cross* pour cette mission. À 16h20, le *Captain* Saunders quitte la zone. Une demi-heure plus tard, le *Blue Flight*, indemne, atterrit à Chièvres. Les Thunderbolt du 404th *Fighter Group* de Brustem/Saint-Trond du *Lieutenant Colonel* Leo Moon prennent maintenant la relève. À 14h48, le *Captain* Peterson, à la tête des seize appareils de son 506th *Fighter Squadron*, a décollé pour une mission dans la région d'Euskirchen. À hauteur de Verviers, le contrôleur au sol lui assigne de se rendre dans la vallée de l'Amblève. Là, les nuages frôlent le sommet des collines quand Peterson manque d'entrer en collision avec un Thunderbolt qui n'appartient pas à son groupe. À 15h15, inquiet de voir tournoyer d'autres Thunderbolt dans les nuages au-dessus de la zone, Peterson décide de se séparer de ses *Yellow* et *Blue Flights* qui accompliront la mission initiale et conserve seulement le *Red Flight* du *Lieutenant* Carl Parson en plus de son *White Flight*. Peterson se dirige vers l'est où il découvre Stavelot et une colonne de véhicules descendant par une route étroite en direction de la ville. Les unités du *Kampfgruppe* « Knittel » [un autre groupe de combat de la 1. *SS-Panzer-Division* « LSSAH » progressant sur une route parallèle un peu plus au sud] se trouvent en ce moment dans la descente de la route du Vieux Château et s'échelonnent jusqu'à Beaumont. Quand les chasseurs-bombardiers apparaissent, les hommes se jettent hors des véhicules et pénètrent dans les quelques maisons qui bordent la route, défonçant les portes. C'est la panique. Pour les civils, rapidement réfugiés dans les caves, c'est carrément la terreur quand ils voient surgir, au milieu d'eux, des SS affolés. Partant de la verticale du pont, le capitaine Peterson, suivi de ses trois équipiers du *White Flight* mitraille tout ce qui se trouve arrêté le long des maisons de la route du Vieux Château à Lodomez. Le *White Flight* et le *Red Flight* vont exécuter plusieurs passages au-dessus de la colonne allemande, déversant bombes et mitraille. Les huit P-47 disparaissent peu après 16h00 et rentrent à leur base de Brustem » **[11]**.

Les colonnes du *SS-Obersturmbannführer* Joachim Peiper et du *SS-Sturmbannführer* Gustav Knittel n'ont pas été détruites, mais la première d'entre elles a bien plus souffert que la veille (le 17 décembre, le *Kampfgruppe* « Peiper » n'a déploré en tout et pour tout qu'un seul Wirbelwind détruit sous les coups des *Jabos*). Leur avance est toutefois sérieusement ralentie, alors que les 5. et 6. *Panzer-Armeen* sont lancées dans une course contre la montre vers la Meuse. Quant au 365th FG, il achève sa journée avec un bilan revendiqué de 56 véhicules et 15 *Panzer* ou semi-chenillés détruits pour le prix d'un P-47 abattu, un autre posé sur le ventre à l'atterrissage et sept gravement endommagés par la *Flak*.

Ces efforts de l'aviation tactique alliée ont lieu sur toute l'étendue du front enfoncé par les Allemands. Ce 18 décembre voit ainsi la première mission du No 349 (Belgian) *Squadron* depuis le déclenchement de l'offensive. Douze de ses Spitfire LF.IXe effectuent une reconnaissance armée vers Cologne. Des bombes frappent un immeuble à Münstereifel mais le mauvais temps empêche de voir où tombent les autres. Sur les deux flancs du saillant ardennais, les autres commandements aériens tactiques sont sollicités pour épauler le IX TAC de la 1st *Army* dont les moyens ne suffisent pas face à l'étendue de l'offensive blindée allemande. Dans la zone d'opérations de la 9th *Army*, les P-47 du 404th FG appuient la 84th *Infantry Division*, mais à cause de la météo, le XXIX TAC qui coiffe ce *Group* n'est en mesure de lâcher au cours de la journée que 53 tonnes de bombes sur les colonnes allemandes du secteur Malmedy–Düren pour seulement 40 véhicules détruits revendiqués. Au XIX TAC affecté à la 3rd *Army* du général Patton, seules 66 sorties sont possibles et son *Group* le plus actif est le 362nd FG qui accomplit une première mission dans la zone de Nünschweiler, anéantissant 53 camions, 24 wagons, une locomotive, 21 positions d'artillerie et trois dépôts de ravitaillement. Une seconde amène onze de ses P-47 à déverser leurs bombes sur des bois où se dissimulent des *Panzer* sans que les résultats du raid ne puissent être observés, deux chars étant par ailleurs « strafés » sur une route voisine au début du trajet retour. De même, les

[11] *Ibid.*, p. 21-22.

[12] Jochen Prien, *Geschichte des Jagdgeschwaders 77, Teil 4 : 1944-1945*, p. 2215.

Thunderbolt du 373rd FG soutiennent autant que possible la 78th *Infantry Division*, etc.
Quant aux bimoteurs de la 9th *Bombardment Division (Medium)* de la 9th *Air Force*, 165 B-26 Marauder et A-26 Invader sont lestés de 274 tonnes de bombes qu'ils sont chargés de larguer sur les villages de Harperscheid, Hellenthal et Dreiborn, dans le but de couper la 6. *Panzer-Armee* de ses voies d'approvisionnement. Mais à l'arrivée sur les objectifs, les nuages masquent à chaque fois les cibles, si bien que les bombardements se font à l'aveugle et sans grande efficacité, si ce n'est un chapelet de projectiles s'abattant sur le QG du LXVII. *Armee-Korps* du *Generalleutnant* Otto Hitzfeld installé dans le château de Dalbenden, à l'est de Monschau, et dont les dégâts paralyseront un temps l'activité de son état-major. Dans les lignes de la 246. *Volksgrenadier-Division*, si les bombes des B-26 causent la mort de seulement huit soldats, les dommages qu'elles provoquent perturbent le trafic routier qui est réduit à une seule voie.

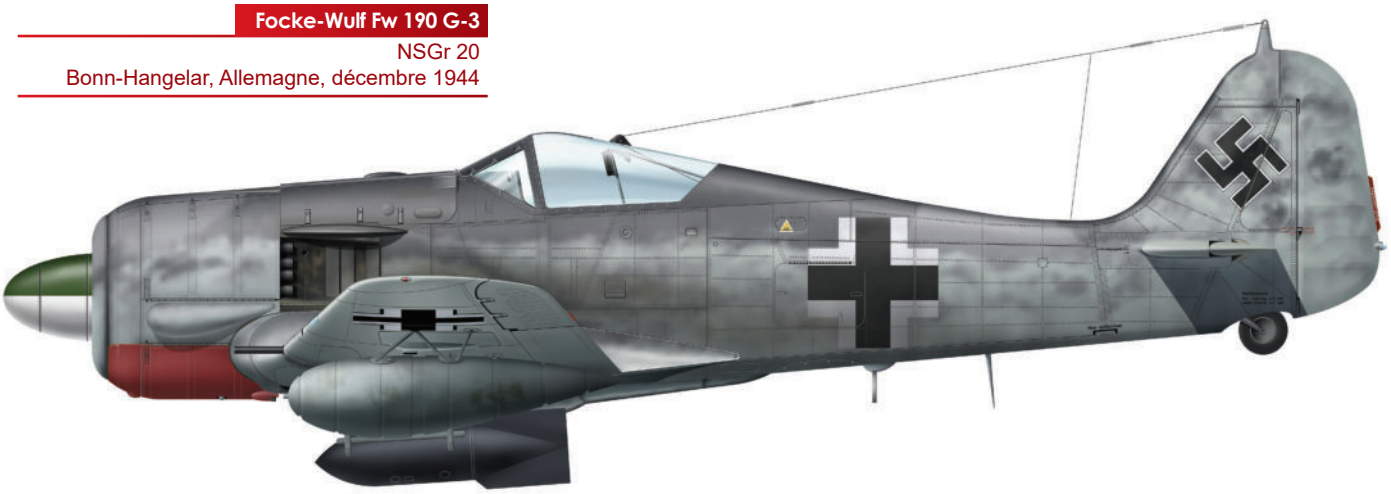
PEU DE MISSIONS ALLEMANDES L'APRÈS-MIDI

Du côté de la Luftwaffe, étant donné que la météo ne s'améliore guère dans le courant de l'après-midi, les sorties sont moins nombreuses qu'en matinée.
Devant appuyer les Waffen-SS dans le secteur de Malmedy, le III./JG 3 met en l'air ses Messerschmitt depuis Bad Lippspringe à 12h35 pour une chasse aux *Jabos* et aux « mouchards » d'observation d'artillerie, mais le *Gruppe* est intercepté en approche, bien avant d'arriver dans la zone des combats, par des chasseurs américains supérieurs en nombre. Le « grand cirque » se déroule du sud-ouest de Bonn jusqu'à Coblence et, pour quatre *Abschüsse* réclamées, il en coûte au III./JG 3 huit Bf 109 écrasés – soit quatre aviateurs tués ou disparus et quatre autres blessés – auxquels s'ajoutent deux Messerschmitt de plus endommagés et un dernier détruit sans intervention de l'ennemi !
Le I./JG 3 décolle pour une mission dans le ciel d'Eupen et de Malmedy en appui des troupes, sans beaucoup plus de détails, sinon qu'un combat aérien a lieu à l'est de Liège, au cours duquel l'*Unteroffizier* Kühn, de la 4. *Staffel*, décroche une victoire sur un Typhoon à 13h40 (mais la RAF ne confirme aucune perte de ce type). En revanche, cet engagement se solde par deux Bf 109 G perdus : le *Leutnant* Fritz Mrotzeck, *Staffelführer* de la 1./JG 3, est tué, alors que l'autre pilote – au nom inconnu – s'en tire indemne.
Une des empoignades les plus violentes de la journée implique le III./JG 77 qui décolle de Düsseldorf un peu après midi sur alerte pour une mission de couverture en première ligne des unités avancées des *Panzer*. Toutefois, à l'approche des Ardennes, le *Gruppe* est intercepté par des chasseurs ennemis très supérieurs en nombre, dont apparemment les P-47 du 368th FG et les P-38 du 474th FG qui sont de retour. L'*Oberfähnrich* Hans-Georg Bartholomäi, de la 9./JG 77, raconte les désagréables minutes qui suivent pour lui et ses camarades : « Nous avons volé de Cologne à Euskirchen et devons maintenant être dans la région de Bastogne. En dessous de nous, l'enfer du front fait rage. Des villages en flammes, des kilomètres de fumée et partout les éclairs de l'artillerie. Je vois les avions de tête larguer leur réservoir auxiliaire. Pourquoi ? Je n'en suis pas encore tout à fait sûr, jusqu'à ce qu'un Thunderbolt volant de travers avec ses énormes cocardes me donne la meilleure réponse à cette question. Je vire pour attaquer. Il s'écrase au loin. Notre formation se désagrège complètement. Je perds la vue d'ensemble. Partout où je regarde, il n'y a plus que des appareils ennemis. En dessous, les Lightning à double fuselage, au milieu, les Mustang et les Thunderbolt, et en haut, les Spitfire. Je vois mon *Schwarmführer*, le *Lt.* Rogall, et son *Kaczmarek*, l'*Uffz.* Schulze, s'écraser au sol comme des torches enflammées. Mon *Rottenführer*, le *Lt.* Mockel, disparaît dans les nuages. En y regardant de plus près, pour autant que je puisse en juger, les avions qui s'écrasent, la plupart en feu, se révèlent être les nôtres. La supériorité doit être énorme. J'estime que nous avons affaire à au moins 200 avions ennemis. Là, en bas à droite, un Thunderbolt isolé. J'appuie sur tous les boutons. Mais la distance est trop grande, il n'y a rien à faire. Les balles traçantes agrippent leurs victimes comme de longs doigts. Un coup d'œil derrière moi. Bon sang, fichez le camp ! Quatre Spitfire semblent m'avoir choisi comme prochaine victime. Ils arrivent de l'arrière, à haute altitude. Notre vieux dicton, accroché au mur de chaque école de chasse : « *Plonger = mort certaine !* » me revient à l'esprit. Injection de secours, méthanol ! Je grimpe vite presque à la verticale. Traceurs à droite et à gauche. Les nuages, Dieu merci ! Dans le banc de nuages, je vole aux instruments vers l'est pendant quelques minutes. Lorsque je perce, je suis déjà au-delà du Rhin. En approche. Peu après, j'atterris à Düsseldorf » **[12]**.
Le résultat de l'affrontement parle de lui-même. Pour la seule *Abschuss* à 13h25 du *Hauptmann* Günter Troebs (sa toute première, car le *Staka* de la 9./JG 77 est un ancien de l'aviation de reconnaissance passé à la chasse en octobre) au détriment d'un P-47, le III. *Gruppe* raye de ses effectifs quatre Bf 109 K-4 : un appareil non déterminé, à la 9. *Staffel* le « 9 blanc » (*WNr. 330193*) du *Leutnant* Hubertus Rogall (blessé) et le « 16 blanc » (*WNr. 330228*) de l'*Unteroffizier* Wolfgang Schulze (blessé), enfin à la 12. *Staffel* le « 14 bleu » (*WNr. 330190*) de l'*Unteroffizier* Albin Micheliak (disparu).
En milieu d'après-midi, une quinzaine de Bf 109 du II./JG 77 envoyés en direction du champ de bataille sont accrochés à l'ouest de Bonn par 12 Spitfire XVI du No 66 *Squadron* partis en reconnaissance armée sur le secteur Cologne–Coblence. L'*Unteroffizier* Schmidt, de la 7. *Staffel*, se distingue par un doublé notifié à 15h10 et 15h13, ses toutes premières *Luftsiege*. Au moins une des deux est confirmée, puisque le *Flying Officer* Walter Warhurst est abattu et tué lors de ce *dogfight*. Le No 66 *Squadron* attribue pour sa part une victoire au *Pilot Officer* M. Silver qui s'ajoute aux quatre autres Messerschmitt revendiqués endommagés par les Britanniques.

◤ C'est Noël avant l'heure et ce cadeau est signé. Cette bombe accrochée sous l'aile d'un P-47D du 365th FG est porteuse d'un hommage des « Hell Hawks » à l'intention de ses destinataires. (US Nara)

▶ Assis à la table des cartes, le *Major* Kurt Dahlmann, commandant du NSGr 20, planifie une mission pour ses Fw 190 F-8/G-3 d'attaque nocturne à la fin de 1944. (Coll. C. Goss)

Focke-Wulf Fw 190 G-3
NSGr 20
Bonn-Hangelar, Allemagne, décembre 1944



Un bilan plutôt conforme à la réalité, étant donné que le II./JG 77 perd cet après-midi-là un Bf 109 G au combat et trois autres détruits dans des circonstances non établies (sans que le sort des quatre pilotes ne soit connu). Le I./JG 77 est lui aussi engagé au combat au cours de la journée dans ce qui semble être une reconnaissance offensive, mais sans que plus d'informations ne ressortent, hormis la destruction de trois de ses Bf 109 G-14 : le *Leutnant* Erwin Humitsch (2. *Staffel*) se tue au décollage à Dortmund au manche de son « 10 rouge » (*WNr. 512350*), l'*Oberfähnrich* Fritz Linke (4. *Staffel*) périt dans l'habitacle de son « 16 bleu » (*WNr. 511441*) et le troisième est perdu sans que l'on sache comment.
En début d'après-midi, le IV./JG 54 accomplit sa seconde mission de la journée, qui est marquée par un affrontement avec des Mustang et des Thunderbolt au sud de Cologne. Le combat est plutôt favorable aux Allemands, puisque le *Leutnant* Karl Brill (*Staka* de la 13./JG 54) et le *Leutnant* Paul Brandt abattent chacun un P-51, cependant que le *Leutnant* Carl Resch, *Kapitän* de la 15. *Staffel*, triomphe d'un P-47 sur Zülpich à 14h20 (sa 14e et dernière victoire du conflit). L'ombre au tableau est le crash du Fw 190 A-8 « 11 blanc » (*WNr. 681027*) de l'*Unteroffizier* Dieter Schmitt, de la 13./JG 54, descendu par un P-47, mais le pilote allemand survit avec des blessures. Le bilan des revendications du IV./JG 54 paraît très surestimé.
À 14h00, le *Kommandeur* du III./JG 2, l'*Oberleutnant* Siegfried Lemke décolle d'Ettingshausen pour sa première prise en main d'un nouveau Fw 190 D-9 (le *WNr. 60134*) à chevron unique dans un vol de 45 minutes. Puis, de 16h45 à 17h00, son *Gruppe* repart en mission avec des *Werfer-Granate 21*, mais cette sortie ne donne rien. À Plantlünne, l'*Unteroffizier* Gottfried Burckhardt, de la 8./JG 26, se blesse à l'atterrissage avec son « Dora-9 » (*WNr. 400209*) codé « 13 bleu » à 15h35.
Enfin, le ciel est si bouché au-dessus des aérodromes de la JG 53 « Pik As » que celle-ci n'effectue aucune sortie opérationnelle ce 18 décembre ; seuls des vols de convoyage du III. *Gruppe* entre Germersheim et Kirrlach sont possibles.

FAIBLE ACTIVITÉ NOCTURNE

Dans la soirée du 18 décembre et la nuit du 19, le *Gefechtsverband Hallensleben* prend la main. Ses *Nachtschlachtgruppen* vont se partager un modeste total de 43 sorties.
À 17h28, un Fw 190 du NSGr 20 effectue une première reconnaissance météorologique dans la région d'Aix-la-Chapelle. Il est suivi à 18h35 par quatre Ju 87 du NSGr 1 partant bombarder les Américains aux alentours de Verviers et dix autres allant faire de même dans les secteurs d'Eschweiler et d'Aldenhoven. Simultanément, 12 Ju 87 du NSGr 2 opèrent vers Aix-la-Chapelle, Geilenkirchen et Sittard. Ayant décollé de Cologne-Ostheim à 18h44 à bord de son Ju 87 « D3+SH » pour attaquer dans le secteur de Puffendorf (8,5 km au nord-ouest d'Aldenhoven), l'équipage *Oberfeldwebel* Kern/*Oberfeldwebel* Rohé signalera à son retour à 19h25 une légère DCA ennemie sur zone. Une minute seulement après le départ de Kern et son radio-mitrailleur, l'équipage *Unteroffizier* Johann Ditzinger/*Unteroffizier* Wilhelm Ebbert s'envole à bord du Ju 87 D-5 « D3+NH » (*WNr. 131105*) à destination de son objectif au sud de Linnich : il ne reviendra pas

◀ Jolie vue, antérieure de quelques semaines à l'offensive des Ardennes, d'un bombardier Junkers Ju 88 S du I./KG 66 paré au décollage en bout de piste. Durant la bataille, ce *Gruppe* opère souvent de concert avec la LG 1. Les surfaces inférieures de l'avion sont évidemment noircies pour les raids nocturnes. (Collectie Nederlands Instituut voor Militaire Historie)

de mission. Un autre *Stuka* du *Gruppe* est endommagé sans action de l'ennemi, probablement lors d'un accident à l'atterrissage. À partir de 18h47, deux Fw 190 du NSGr 20 s'élèvent dans l'obscurité pour une nouvelle reconnaissance météo mais cette fois dans la région de Geilenkirchen. À 23h00, trois Focke-Wulf du NSGr 20 sont envoyés par le *Gefechtsverband Hallensleben* marquer le sol à proximité de Baraque Michel, certainement au profit de l'opération aéroportée « Stösser » qui tourne au fiasco (la nuit précédente, déjà, trois Ju 52 ont décollé de Paderborn pour larguer un renfort de 36 *Fallschirmjäger* et des conteneurs de ravitaillement à l'*Oberstleutnant* von der Heydte). Plus tard dans la nuit, à 1h25, c'est au tour de neuf des 11 Ju 87 disponibles du NSGr 1 d'être envoyés dans la région de Verviers. Pour finir, à 5h15, trois Fw 190 du NSGr 20 décollent accomplir une dernière reconnaissance météo sur Geilenkirchen, Aix-la-Chapelle et Petershütte.

Il n'y a aucune trace d'activité des bombardiers bimoteurs des LG 1 et I./KG 66 cette nuit-là. La contribution des NJG aux combats ardennais se limite quant à elle à 86 sorties sur les secteurs Aix-la-Chapelle–Geilenkirchen–Bruxelles–Liège pour la perte de trois appareils. En face, le 422nd NFS de Florennes s'acquitte de 10 sorties entre 16h55 et 4h35. Malheureusement, deux P-61A, déroutés pour se poser sur Saint-Trond à cause de la météo, puis en raison de la présence d'un Ju 88 d'une NJG mitraillant ce terrain (et d'un Mosquito le pourchassant !) à leur arrivée, sur Chièvres, s'y crashent du fait du brouillard après plusieurs tentatives d'atterrissage ratées : le S/N 42-5534 (un blessé léger) et le S/N 42-5532 (les deux membres d'équipage tués) sont détruits. Par ailleurs, 73 Mosquito des No 138 et No 140 *Wings* de la RAF prennent leur envol au cours de la nuit pour les Ardennes afin de harceler les colonnes allemandes en mouvement, mais le plafond bas (jusqu'à 90 mètres) une fois sur zone rend caduque leur intervention.

Cette journée est quasiment la copie conforme de la précédente. Si le II. *Jagdkorps* a encore engagé d'importants moyens au feu, ses JG ont éprouvé une nouvelle fois de grosses difficultés à pénétrer le dispositif de l'aviation tactique alliée. Leurs Bf 109 et Fw 190 se sont heurtés aux chasseurs-bombardiers qui attaquaient les colonnes des *Panzer-Divisionen* ou leurs lignes logistiques sur les arrières immédiats du front et la seule présence de ces *Jabos* a bien souvent empêché les chasseurs allemands d'appuyer leurs camarades des blindés sur la ligne de contact. Malgré ses 1 018 sorties de la journée, la *Tagjagd* n'a donc pas été en mesure de protéger efficacement les colonnes blindées des 5. et 6. *Panzer-Armeen*. Si ses pertes sont bien moins élevées que la veille (47 chasseurs détruits au combat et sept endommagés pour 25 pilotes tués et 11 blessés), son rendement l'est aussi fortement ; avec seulement 23 avions alliés revendiqués, la chasse de Peltz a perdu globalement deux avions pour chaque *Luftsieg* remportée (ou supposée telle !).

Le 19 décembre, le brouillard ardennais s'épaissit considérablement, avec de temps en temps quelques précipitations, si bien que la visibilité – somme toute passable les deux jours précédents – est réduite à moins de 100 mètres ! Dans ces conditions, il est tout bonnement impossible de voler. Les aviations des deux camps sont presque totalement clouées au sol et les missions réduites au strict minimum. La météo est quasiment identique les 20 et 21 décembre (visibilité de moins de 100 m), la neige faisant son apparition pour de bon le second de ces deux jours. Le 22, la météo s'améliore à peine, avec une base de nuages s'élevant à 100-200 m d'altitude et une visibilité qui passe à 500-1 000 m, sauf que les pluies et chutes de neige intermittentes la font chaque fois très vite retomber en dessous des 100 m. Ce jour-là, encore, les vols sont réduits à leur plus simple expression… Tout change le 23 décembre, avec le retour du ciel bleu… ✦

BILAN DU 18 DÉCEMBRE 1944

Unité	Base	Victoires revendiquées (nombre de chasseurs)	Tués au combat	Blessés au combat	Tués sur accident	Prisonniers de guerre	Avions détruits à 61-100% du fait de l'ennemi	Avions endommagés à 10-60% du fait de l'ennemi	Avions détruits à 61-100% sans action de l'ennemi	Avions endommagés à 10-60% sans action de l'ennemi
3. Jaggdivision										
I./JG 1	Twente	0	1	0	0	0	1	0	0	0
II./JG 1	Drope	0	0	0	0	0	3	4	0	0
III./JG 1	Rheine	1	0	1	0	0	2	0	0	0
I./JG 6	Delmenhorst	0	0	0	1	0	0	0	1	3
III./JG 6	Bissel	2	0	0	0	0	5	1	0	1
I./JG 26	Fürstenau	0	0	0	0	0	0	0	0	0
II./JG 26	Nordhorn	0	0	0	0	0	0	0	0	0
III./JG 26	Plantlünne	0	0	0	1**	0	0	0	1	0
III./JG 26	Plantlünne	0	0	0	0	0	0	0	0	0
II. Jagdkorps										
I./JG 2	Merzhausen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
II./JG 2	Nidda	0	3	1	0	0	3	0	1	0
III./JG 2	Ettingshausen	2	1	0	0	0	2	0	0	0
Stab/JG 3	Gütersloh	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I./JG 3	Paderborn	1	1	0	0	0	2	0	0	0
III./JG 3	Bad Lippspringe	4	4	4	0	0	8	0	1	2
IV.(Sturm)/JG 3	Gütersloh	1	0	0	0	0	0	0	0	1
I./JG 4	Griesheim	1*	0	0	0	0	1	0	2	0
II.(Sturm)/JG 4	Babenhausen	0	1	0	0	0	0	1	2	2
III./JG 4	Biblis	0	0	0	0	0	0	0	0	3
IV./JG 4	Rhein-Main	0	0	0	0	0	1	0	0	0
I./JG 11	Biblis	1	1	0	0	0	1	0	0	0
II./JG 11	Zellhausen	0	0	0	0	0	0	0	0	1
III./JG 11	Gross-Ostheim	0	0	0	0	0	0	0	0	1
I./JG 27	Rheine	0	0	0	0	0	0	0	1	0
II./JG 27	Hopsten	0	0	0	0	0	0	0	0	0
III./JG 27	Hesepe	1	5	2	0	0	8	0	0	0
IV./JG 27	Achmer	1	1	0	0	0	1	0	0	1
IV./JG 54	Vörden	9	2	1	0	0	3	1	0	1
I./JG 77	Kirchhellen	0	2	0	0	0	2	0	1	0
II./JG 77	Essen-Mülheim	2	0	0	0	0	1	0	0	0
III./JG 77	Düsseldorf	1	1	2	0	0	3	0	0	1
5. Jaggdivision										
II./JG 53	Malmsheim	0	0	0	0	0	0	0	0	0
III./JG 53	Germersheim	0	0	0	0	0	0	0	0	0
IV./JG 53	Echterdingen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	TOTAUX	**26+1**	**23**	**11**	**2**	**0**	**47**	**7**	**10**	**17**

* 1 bombardier ** 1 suicide

Source : Jochen Prien, Gerhard Stemmer et Winfried Bock, *Die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe, 1934 bis 1945 – Teil 13/II, Reichsverteidigung 1944 (6.6 bis 31.12.1944) & Einsatz im Westen 1.10 bis 31.12.1944*, Buchverlag Rogge GmbH, 2017, p. 519.

23 DÉCEMBRE
« BLACK SATURDAY »
LE JOUR NOIR DES MARAUDER

Alors que les trois premiers jours de l'opération « Herbstnebel » résonnaient comme une victoire digne du temps de la *Blitzkrieg* pour le moral d'Hitler, les quatre suivants de combats au sol ont apporté leur cortège de désillusions à l'état-major allemand que n'ont guère compensé les performances de la Luftwaffe malgré les moyens considérables mis à la disposition du *Generalmajor* Dietrich Peltz.

AU nord du saillant, la 6. *Panzer-Armee* piétine désormais et son avant-garde – le *Kampfgruppe* « Peiper » – a été arrêtée à Stoumont par la 82nd *Airborne Division* arrivée en renfort et est menacée d'être coupée de ses arrières à La Gleize par la 30th *Infantry Division*. Et derrière la 1. *SS-Panzer-Division* « LSSAH », ce n'est qu'un amas de divisions SS bloquées sur des routes étroites congestionnées par les convois motorisés. L'opération « Stösser » s'est achevée par un désastre total : l'*Oberstleutnant* von der Heydte a ordonné le « chacun pour soi » à la poignée de parachutistes qu'il avait encore autour de lui et lui-même, blessé, gelé et atteint d'une pneumonie, s'est rendu aux Américains à Monschau. Hitler a donc transféré le centre de gravité de son offensive au centre de son dispositif, sur la 5. *Panzer-Armee*, qui progresse mieux (bien que systématiquement au-delà des délais initialement fixés). Saint-Vith est tombée le 21 décembre. Le surlendemain, la 116. *Panzer-Division* arrive devant Verdenne et la 2. *Panzer-Division* roule vers Celles sur la route de Dinant. Mais la Meuse est encore loin, barrée par de plus en plus de divisions américaines, et surtout, la résistance de la 101st *Airborne Division* encerclée sur les arrières de l'armée, à Bastogne, constitue un énorme caillou dans la botte du *General der Panzertruppen* von Manteuffel. Non seulement ce carrefour routier stratégique retient plusieurs excellentes divisions allemandes, mais il aimante à lui la 3rd *Army* de Patton qui se prépare à passer à la contre-offensive pour enfoncer le front de la très faible 7. *Armee* du *General der Panzertruppen* Brandenberger, la troisième composante de l'offensive ardennaise, flanc-gardant le sud du saillant.

JANSSEN ET SA CONDUITE DOUTEUSE DE LA SG 4

Le samedi 23 décembre apporte une amélioration notable de la météo. Si le brouillard et des stratus persistent en matinée et n'autorisent qu'une visibilité de 500 à 1 500 m, le ciel se dégage quelque peu l'après-midi avec des nuages épars la permettant jusqu'à 3-6 km.

◥ Un *Panzer IV* roule sur une route enneigée des Ardennes. À la date du 23 décembre, toutes les *Panzer-Divisionen* engagées sont en retard de plusieurs jours sur leur calendrier de marche, voire à l'arrêt pour certaines d'entre elles (soit à cause de la résistance des unités américaines, soit à cause des difficultés de ravitaillement en essence liées aux dommages causés aux infrastructures à l'arrière du front par l'aviation alliée). Il est de plus en plus manifeste que la Meuse ne sera pas atteinte. (Süddeutsche Zeitung Photo)

▶ Le charismatique *Oberstleutnant* Friedrich-August von der Heydte (il est l'un des meilleurs officiers des *Fallschirmjäger*), commandant du groupe parachutiste de l'opération « Stösser », après sa capture à Monschau par la 9th *Infantry Division*. (Coll. J.-L. Roba)

◀ Depuis le sol ardennais, le balai aérien crée un spectacle saisissant : les traînées de condensation laissées dans le ciel par les chasseurs américains et allemands opposés dans de furieux *dogfights* donnent la mesure de la violence des engagements des jours de beau temps en ce mois de décembre 1944. Ces servants d'un M45 Quadmount de 12,7 mm de la DCA américaine n'en perdent pas une miette. (US Nara)

◣ Durant l'offensive allemande, il n'y a pas que les *Jabos* alliés qui s'adonnent au *strafing*. Cette ambulance Dodge WC54 du 5th *Medical Battalion* de la 5th *US Infantry Division* (en ligne au sud du saillant ardennais, à la base de la 7. *Armee* allemande) a été mitraillée par un Bf 109, tuant tous ses occupants. (US Nara)

Les Alliés entendent profiter du retour du beau temps pour reprendre l'initiative dans les airs. Tout ce qui vole sera envoyé sur les Ardennes et l'est de l'Allemagne pour un total cumulé d'environ 5 000 sorties : la 9th *Air Force* interviendra directement sur le champ de bataille, la 8th *Air Force* matraquera les lignes de communications et sites logistiques à l'est des Ardennes et le *Bomber Command* de la RAF pilonnera Cologne. Le bureau de décryptage ULTRA est au courant que la Luftwaffe prévoit de fournir un effort considérable à hauteur de 150 avions décollant chaque heure pour fournir un « parapluie au-dessus des pointes blindées de l'offensive »… mais, signe de la défaillance persistante du service de renseignements allié durant toute la bataille des Ardennes, l'information ne sera transmise… que le lendemain 24 ! Sachant cela, au vu de la façon dont plusieurs missions commençaient, le contrôle aérien allié les aurait certainement annulées à la connaissance de ce renseignement essentiel.

Comme de juste, les premières unités de la Luftwaffe sur le pont sont les *Gruppen* de chasseurs gréés en *Jabos* et d'appareils d'assaut, respectivement le III./JG 2 et surtout les groupes de la SG 4 de l'*Oberstleutnant* Ewald Janssen dont la gestion a jusqu'ici été calamiteuse, pour ne pas dire chaotique. Et cela continue. À 7h30, l'alerte retentit pour un décollage dans la demi-heure. Mission est donnée aux I. et II./SG 4 de bombarder la ville assiégée de Bastogne sous la protection des chasseurs de la JG 2. Quatorze Fw 190 F décollent à… 10h20 ! Mais à 10h36, Janssen fait rappeler les avions. La mauvaise coordination du rendez-vous avec la couverture de chasse est peut-être à l'origine de ces revirements. Deux minutes plus tard, l'ordre du *Kommodore* est annulé par le *Hauptmann* Wiesner, de l'état-major du *General der Schlachtflieger*. À 10h40, nouveau contrordre : les Focke-Wulf doivent revenir à la base, sauf que la liaison radio avec eux ne peut être établie. On pourrait penser que les bombes du SG 4 vont cette fois s'écraser sur Bastogne tenue par les parachutistes de la 101st *Airborne*, mais l'histoire ne s'arrête pas là. En effet, constatant le manque de protection de la chasse, le commandant de la formation fait demi-tour de lui-même et atterrit à 11h10… Que de précieux carburant dépensé en pure perte ! Et pour compléter ce pathétique tableau, dans l'intervalle, dix minutes plus tôt, à 11h00, les I. et II./JG 2 ont effectivement décollé

▲ Debout sur l'aile de ce Me 262 du I./KG 51 (le codé « C » blanc, comme l'indique le panneau de fermeture de la jambe avant du train d'atterrissage), le 1. *Warte* signale à la tour de contrôle que l'appareil, porteur d'un seul conteneur à sous-munitions AB 500, est paré au décollage. (E-N Archives)

◥ L'*Oberstleutnant* Ewald Janssen, *Kommodore* de la SG 4. Cet ancien de la Legion Condor, de la 1./StG 2, et plus récemment des JG 300 et JG 302, exerce durant l'offensive une conduite très critiquée de sa *Geschwader*, faite d'incessants ordres et contrordres, ce qui motivera son limogeage le 25 décembre. Au front sans interruption depuis sept ans, on lui prête un effondrement moral et une perte totale de la volonté de combattre. (DR)

◀ Le *Hauptmann* Ernst Laube, récemment promu *Kommandeur* du IV./JG 4, passe ses consignes à ses pilotes (il leur indique peut-être l'heure à la seconde près pour qu'ils règlent leur montre-bracelet à le voir brandir la sienne ?) avant de grimper dans son Messerschmitt Bf 109 G-14 « 13 blanc » à Rhein-Main. (Coll. E. Mombeeck)

pour escorter les Fw 190 de la SG 4 sur Bastogne (l'*Oberfähnrich* Klaus Kusche, de la 8./JG 2, ayant à cette occasion perdu le contrôle de son Bf 109 G-14 *WNr. 464188* qui a glissé sur l'aile gauche et s'est crashé non loin de la piste, entraînant son pilote dans la mort). Fort heureusement pour les deux *Gruppen* de la JG 2, ils ne sont pas partis pour rien et trouveront largement de quoi s'occuper… Nous y reviendrons. Bien mieux mené par le *Hauptmann* Siegfried Lemke, le III./JG 2 s'envole d'Ettingshausen à 8h34, lui aussi pour une attaque au sol dans la région de Bastogne. Il est fort probable que le raid du *Gruppe* devait être combiné avec celui de la SG 4. Plusieurs Fw 190 sont armés de tubes *Werfer-Granate 21*. Cette mission est lancée à l'heure où le ciel n'est pas encore rempli d'avions américains, si bien que les Focke-Wulf l'accomplissent visiblement sans faire de mauvaise rencontre. Les « Richthofener » sont de retour à leur terrain un peu après 10h00.

En revanche, la KG 51 « Edelweiss » rapporte l'impossibilité pour ses Me 262 Sturmvogel « de décoller à cause de la mauvaise visibilité » mais que « l'état de préparation est assuré ». Le seul fait notable de la journée concerne l'annonce de la livraison très prochaine de 12 nouveaux biréacteurs Messerschmitt par l'escadre, quatre alloués au I. *Gruppe* et huit au II. *Gruppe*.

Le premier *Gruppe* de la *Tagjagd* partant pour une mission de chasse pure est le IV./JG 4 du *Hauptmann* Ernst Laube qui s'envole de Rhein-Main à 9h00. Quarante minutes plus tard, alors que la formation évolue à une vingtaine de kilomètres au nord de Trèves, elle tombe sur une quinzaine de P-47 volant à 2 000 m d'altitude. Les Allemands attaquent les premiers. Laube se place derrière l'un des Thunderbolt et déclenche le tir de ses armes à 80 m de distance. Les impacts crépitent sur l'aile gauche et à l'arrière de la carlingue du chasseur américain qui s'écrase à 9h49 du côté de Wittlich. C'est la 16e victoire de Laube. Le *Fähnrich* Horst Grüner, de la 15. *Staffel*, remporte aussi une victoire la minute suivante, imité 1 600 m plus haut à 9h51 par l'*Oberleutnant* Hans Schleef, *Staka* de la 16./JG 4 (sa 96e et dernière victoire, puisqu'il sera tué le 31), l'escadrille qui assure la protection haute lors de cette sortie. Pour trois *Luftsiege* revendiquées, le IV./JG 4 essuie le même nombre de Bf 109 G-14/AS perdus : à la 13. *Staffel*, l'*Oberfähnrich* Dieter Herdtle est porté disparu dans son « 14 blanc » (*WNr. 780343*) et l'*Unteroffizier* Heinz Weber tué dans son « 16 blanc » (*WNr. 783931*) sur Ehrang, cependant qu'à la 16. *Staffel*, l'*Unteroffizier* Karl-Heinz Witt périt dans son « 6 bleu » (*WNr. 782391*) ayant percuté le sol à Biewer.

DÉBUT DU PONT AÉRIEN SUR BASTOGNE

Dès l'annonce du retour du beau temps, les Américains ont planifié un pont aérien pour ravitailler les unités encerclées à Bastogne au moyen de leur flotte de bimoteurs C-47 Skytrain.

Au préalable, il est prévu de parachuter sur place une équipe de marquage au sol : deux sticks totalisant 20 *Pathfinders* (éclaireurs) de la 101st *Airborne Division* doivent sauter dans la poche. Chaque stick est équipé d'un transpondeur AN/PPN-1A Eureka qui émettra un signal aux C-47 embarquant un récepteur APN-2 (SCR-729) Rebecca qui permettra à leurs pilotes de se guider dessus, y compris s'ils volent aux instruments par mauvais temps. Selon l'historique : « Vu le fait que cette zone de parachutage était connue pour être encerclée par l'ennemi et considérant les effets des tirs sur les C-47 évoluant à une altitude de parachutage (400-600 pieds), […] les *Teams* d'éclaireurs aéroportés furent équipés en armes et en équipement de combat. L'équipement radar fut installé et vérifié. Tous les hommes appartenant aux équipes d'éclaireurs aéroportés furent amenés dans le secteur de départ pour embarquer à 13h30 le 22 » [1]. Initialement programmé ce jour-là, le largage a été reporté à cause de la météo au matin du 23. Et comme le périmètre de Bastogne est soumis aux fluctuations de la ligne de front, une procédure bien précise est adoptée : « Un avion, le premier, devait se diriger vers Bastogne et larguer les éclaireurs de la 101st. S'ils atterrissaient en territoire ami, ils devaient lancer une grenade fumigène. L'autre avion décrirait des cercles et attendrait le signal avant de larguer les autres parachutistes. Si le premier appareil avait largué ses hommes en territoire ennemi, l'autre avion devrait rechercher l'emplacement des soldats de la 101st avant de procéder au largage. Nous avions des chasseurs en escorte au-dessus de la France et ils devaient demeurer avec nous » [2].

Ayant décollé de Chalgrove à 6h45, les deux C-47 du *Pathfinder Group* du IX *Troop Carrier Command* – dont un manié par le commandant du groupe, le *Lieutenant Colonel* Joel L. Crouch – se présentent sur Bastogne à 9h35. Le *Private 1st Class* John Agnew, un des *Pathfinders* assis à bord, témoigne :

« Je me trouvais dans l'avion de tête (n° 993) piloté par le *Lieutenant Colonel* Joel Crouch. Le vol de Chalgrove vers Bastogne eut lieu sans incident. Mais, alors que nous approchions la zone de largage et que la lumière rouge nous commanda de nous accrocher, la tension monta. Soudain, il y eut une explosion depuis le sol et nous pûmes voir les traçantes. Cela venait d'un canon allemand directement sur notre ligne de vol. Rapidement, le colonel Crouch fit plonger son avion directement sur les Allemands qui, pensant qu'ils nous avaient descendus et que nous allions nous écraser sur eux, bondirent de leur position et coururent se mettre à l'abri. Le colonel redressa et l'appareil revint à son altitude de largage. Cependant, comme nous étions tous debout (chargés de nos lourds équipements de saut), la soudaineté de la manœuvre nous prit par surprise et la plupart d'entre nous tomba à la suite de l'impact de la force g. Heureusement, nous avons vite retrouvé notre équilibre et la lumière verte apparut. Nous avons sauté. À peine au sol, George Blain lança le signal de largage pour le second appareil. Après le choc de l'ouverture de mon parachute, je regardai autour de moi pour m'orienter et vis ce que je pensais être un char allemand. Je commençai à armer ma mitraillette pour le combat. Soudain, je touchai le sol. Mon arme heurta mon visage et je fus couvert de sang. Un infirmier s'occupa rapidement de

▶ L'équipage de ce *Half-Track* M16 Multiple Gun Motor Carriage observe de loin le pont aérien des C-47 se succédant à basse altitude (que le plafond est bas !) au-dessus de Bastogne. (US Nara)

◀ Ces Douglas C-47 Skytrain larguent du matériel, des munitions et des vivres aux troupes assiégées dans Bastogne, carrefour stratégique que les Allemands, cumulant les erreurs tactiques, n'ont pas été en mesure de prendre, alors qu'ils en ont eu plusieurs fois l'opportunité. (US Nara)

moi et, après nous être rassemblés, nous avons cherché abri dans un vieux bâtiment en tôle que les Allemands se mirent rapidement à bombarder pour nous en déloger » [3].

Les deux sticks ont sauté du bon côté de la ligne de front. La procédure définie est respectée à la lettre. Les décollages des 284 C-47 du IX TCC chargés chacun d'environ 550 kg de matériel et/ou de ravitaillement qui se succèderont jusqu'à la mi-journée doivent débuter 30 minutes après confirmation de la réussite du saut. Il n'y a donc pas un instant à perdre : dès leur réception au sol, les 20 *Pathfinders* du *Sergeant* Jake McNiece mettent en œuvre un transpondeur AN/PPN-1A Eureka pendant que les autres étendent sur la neige de larges panneaux de couleur visibles du ciel.

Les premiers C-47 à arriver sont les 21 appareils du 441st *Troop Carrier Group* basé à Dreux escortés par les P-47 du 510th FS. Laissons la parole au *Lieutenant Colonel* William H. Parkhill, menant le 441st TCG sur la zone de largage, et qui note lors de son passage la réaction de la 130. *Panzer-Lehr-Division* étirée sur la route de Rochefort : « Le 22 décembre 1944, nous avons reçu l'ordre de charger 21 C-47 avec 66 800 livres de munitions, 15 600 livres de rations et 800 livres de matériel médical pour Bastogne. Le temps n'aurait pu être pire. Le matin suivant, lorsque nous avons pris l'air, les nuages étaient au plus bas. Nous progressions en une colonne de trois V juste au-dessus de la cime des arbres. Nous étions parvenus à rester groupés. À environ 50 km de notre cible, le ciel se dégagea et nous sortîmes de la tourmente. La visibilité était d'une centaine de kilomètres dans toutes les directions. Aucun autre appareil ne se trouvait dans le secteur. Nous sommes restés à la même altitude ; mais nous eûmes à éviter une série de collines courant nord-sud. Dans les vallées, les routes étaient truffées de blindés allemands et d'autres véhicules pare-chocs contre pare-chocs qui progressaient vers le nord. Quand ils eurent conscience de notre présence, mais sans nous voir vu les collines, ils abandonnèrent précipitamment leurs véhicules. Mais dès qu'ils nous eurent identifiés, ils y revinrent et se mirent à tirer. Ils descendirent nos trois derniers avions. Nous parvînmes à la cible et, là, les signaux prévus nous parvinrent. Nous avons largué nos charges et avons repris de l'altitude juste au-dessus de Bastogne. Lorsque nous avons fait demi-tour, nous avons pu voir à l'ouest des centaines de bombardiers en route vers les secteurs de la bataille » [4].

Suivent les 40 C-47 restants du *Pathfinder Group* du IX TCC (devancés par les deux appareils ayant largué les éclaireurs parachutistes, qui étaient emmenés, comme nous l'avons vu, par Crouch). Ils se présentent sur Bastogne un par un, ce qui facilite les tirs de concentration de la *Flak* : quatre d'entre eux sont abattus et 35 des 36 autres sont endommagés par les obus allemands ! De fait, six bimoteurs doivent atterrir en catastrophe sur d'autres aérodromes que leur base de départ de Chalgrove et trois sont contraints de faire demi-tour avec leur chargement. Seulement 28 des 40 Skytrain atteignent la DZ. Globalement, les parachutages sont corrects. Un groupe de trois appareils se déleste de ses conteneurs à 3 ou 4 km de la zone de largage, tandis qu'un autre trio la manque de 2 km, les Allemands s'emparant alors des « Parapacks ». Le reste des parachutages s'effectue à l'intérieur du périmètre défensif et est rapidement récupéré par les « Screaming Eagles ».

Deux-cents-vingt-trois C-47 Skytrain des 434th, 435th, 436th, 437th et 438th TCG vont se relayer sur Bastogne jusqu'en tout début d'après-midi, chaque *Group* volant à une altitude différente pour compliquer la visée des servants de la *Flak*. Mais ce ne sera pas toujours suffisant, comme l'atteste l'historique du 435th *Troop Carrier Group* : « L'une des expériences les plus traumatisantes fut celle du *Captain* Paul W. Dahl de Los Angeles qui dirigeait le second élément de son escadrille. Quatre minutes avant d'atteindre la zone de largage, deux obus touchèrent son appareil, blessant simultanément Dahl, son copilote, le *Lt.* William Murtaugh de Chicago, et son navigateur, le *Lt.* Zeno H. Rose de Suffolk, Virginie. Le premier obus avait complètement détruit le tableau de bord du copilote et la moitié de celui du *Captain* Dahl. Mais l'équipage parvint à maintenir l'appareil en formation, malgré son état critique. Il arriva au-dessus de la zone cible, largua le chargement puis fit demi-tour. Alors que Dahl reprenait les commandes, un autre obus frappa le nez, mettant le feu à l'habitacle. Le capitaine donna l'ordre de sauter et, après avoir redressé l'appareil, se prépara à sauter.

[1] Jean-Louis Roba, *op. cit.*, p. 29.

[2] *Ibid.*, p. 29-30.

[3] *Ibid.*, p. 30.

[4] Lt Col William Parkhill Report on Bastogne resupply by 441st TCG, George E. Koskimaki Collection, Box 31 Folder 25. U.S. Army Heritage and Education Center.

Il rechercha son parachute ventral ; mais en vain. Il revint dans l'habitacle et y trouva un parachute. Mais sa blessure au bras l'empêcha de l'attacher correctement. À ce moment, le reste de l'équipage avait déjà quitté l'avion. Dahl racontera qu'il avait glissé ses bras sous les sangles d'épaules du parachute et sauté ainsi, maintenant le tout avec ses bras jusqu'à ce qu'il touche le sol. Au moment de son évacuation, son avion penchait dangereusement vers la gauche pour entamer sa chute mortelle. « *Je pense que la chute de l'avion diminua la pression de l'air, ce qui amortit le choc lors de l'ouverture du parachute. C'est probablement la raison pour laquelle je pus le maintenir de mes bras pendant toute la descente au sol* » [5]. Dahl, comme trois de ses camarades, atterrit en territoire allié et reçoit les premiers soins. En revanche, son opérateur radio et son autre membre d'équipage sont portés disparus. Des 284 Douglas C-47 envoyés ce jour-là sur Bastogne, 253 parviennent sur la DZ et larguent aux parachutistes assiégés pas moins de 334 tonnes de munitions, vivres et matériel médical. Un ravitaillement salutaire qui va contribuer à prolonger la résistance de la 101st *Airborne Division*.

◤ Ces missions de ravitaillement de la garnison assiégée ne sont pas sans risque, car la *Flak* disséminée autour de Bastogne fait parfois mouche sur les C-47 volant à basse altitude... (US Nara)

◀ Des parachutistes de la 101st *Airborne Division* (notez le patch d'épaule frappé de l'aigle hurlant, insigne divisionnaire) rassemblent du matériel largué par les C-47. Une aide tombée du ciel qui sera d'une contribution décisive à l'issue victorieuse du siège de Bastogne. (US Nara)

▶ Sur une des taxiways de Laon-Athies, les B-26 Marauder du 456th BS/323rd BG roulent à la queue leu-leu avant le décollage pour les Ardennes. Le 23 décembre 1944, les équipages se doutaient-ils de l'enfer qui les attendrait dans le ciel ? Probablement pas... (US Nara)

LE « MASSACRE DES MARAUDER », ACTE I

La météo de nouveau favorable a incité l'état-major de la 9th *Bomb Division (Medium)* à envisager un déploiement massif de ses bimoteurs – environ 500 B-26 – dont la mission consiste à couper le trafic routier et ferroviaire allemand en arrière de la ligne de front, en détruisant les principaux axes de franchissement du Rhin, de la Moselle et de leurs affluents. Compte tenu de l'urgence de la situation tactique au sol, il faut agir vite, si bien que l'opération est bâclée, mal préparée, notamment parce que les rendez-vous avec les chasseurs d'escorte sont très mal programmés. Les renseignements sont même parfois erronés, comme en feront l'expérience les « Hell Hawks » du 365th FG, chargés d'une escorte de B-26 mais rappelés sur le point de rendez-vous « à cause du mauvais temps », les pilotes de chasse se demandant pourquoi avec ce ciel empli de formations diverses volant vers les Ardennes. Pour ces missions, des *boxes* d'à peu près 18 appareils sont montés et au moins un *Pathfinder* (B-26 porteur du système de localisation des objectifs Oboe) doit intégrer chacun d'eux car le temps reste couvert sur le nord-est de la France où sont basés les *Groups*. Des Marauder américains et français de la 1st TAF doivent de même être engagés mais, étant donné l'absence de *Pathfinders* dans leurs rangs, leurs actions ne peuvent être que limitées. Si les équipages des *Medium Bombers* ont pas mal rongé leur frein depuis le début de la bataille des Ardennes et ont hâte de peser sur cette dernière, voire simplement d'en découdre avec l'ennemi pour tous ceux en passe de boucler leur tour d'opérations sans jamais avoir vu le moindre chasseur allemand, la série d'engagements de cette journée va constituer pour eux un réveil brutal. Car le 23 décembre 1944 restera comme le jour de la « mise en charpie des Marauder » (« Marauder Mauling ») ou le « Black Saturday »…

Mais la *Tagjagd* n'en sera pas la seule responsable. En guise de parapluie antiaérien, les trois armées allemandes à l'offensive peuvent compter depuis le premier jour sur le III. *Flak-Korps* qui a une importance fondamentale dans le plan d'Hitler. Ses trois principales unités ont été réparties de la manière suivante : la 2. *Flak-Division* (35 batteries lourdes, 37 batteries moyennes et légères) à la 6. *Panzer-Armee*, la 19. *Flak-Brigade* (20 batteries lourdes, 44 batteries moyennes et légères) à la 5. *Panzer-Armee* et la 1. *Flak-Brigade* (16 batteries lourdes et 15 batteries moyennes et légères) à la 7. *Armee*. Ces dizaines de batteries ont vocation bien entendu à protéger les divisions de combat et leurs colonnes de ravitaillement des attaques de l'aviation alliée, mais ce n'est pas tout car la majeure partie des 71 batteries lourdes ont reçu l'ordre, au fil de l'avance des *Panzer*, de déployer leurs puissants canons de 88 mm – capables de détruire n'importe quel char allié en tir tendu – sur les flancs afin de briser les prévisibles tentatives de contre-attaque à la base du saillant. Avec une telle concentration de moyens antiaériens, on comprend mieux, dès lors, l'accueil réservé par la *Flak* aux B-26…

Le premier *Group* de la 9th *Bomb Division* à se montrer sur le champ de bataille est le 387th BG de Clastres dont l'objectif est le viaduc de Mayen, situé à 40 km au sud de Coblence. Cet ouvrage d'art est considéré comme essentiel pour l'acheminement du ravitaillement de la Wehrmacht. La mission commence bien mal, puisque le contact ne peut être établi comme prévu au-dessus de la frontière allemande avec les P-47 d'escorte. Le leader du 387th BG donne malgré tout l'ordre de poursuivre. Le vol vers l'objectif ne se passe pas bien non plus. Près de Bastogne, les équipages sont surpris de rencontrer un tir très précis de la *Flak* qui provoque une certaine confusion. Puis, tandis que le premier *box* vire correctement sur son dernier *Turning Point*, le second met beaucoup plus de temps à exécuter cette manœuvre, ce qui disloque la formation. Désormais, celle-ci se compose de deux éléments évoluant à une petite dizaine de kilomètres l'un de l'autre, le second ne réussissant même pas à maintenir la cohésion en son sein. Dans ces conditions, le II./JG 11 ne peut pas plus mal tomber…

Ayant décollé de Zellhausen pour une *Freie Jagd* sur les Hautes Fagnes, le *Gruppe* du *Hauptmann* Karl Leonhard reçoit l'ordre à 9h30 de grimper pour intercepter une formation ennemie en approche. Peu après, les pilotes allemands aperçoivent un *Pulk* d'une trentaine de B-26 approchant par l'est.

[5] Jean-Louis Roba, *op. cit.*, p. 30-31.

◀ Des canons *Flak* de 88 mm mis en batterie dans le saillant ardennais ou ses arrières immédiats. Ce jour-là, l'artillerie antiaérienne allemande vise particulièrement juste et est à créditer d'une bonne part des succès sur les B-26 de la 9th *Air Force*. (NIOD)

▼ Une formation en vol de B-26 Marauder du 387th BG, unité qui essuie l'attaque du II./JG 11 le 23 décembre et rentre à Clastres avec cinq machines en moins. (IWM)

Les bimoteurs n'ont aucune escorte de chasse et volent de façon totalement désorganisée. Une aubaine ! Le II./JG 11 attaque les Marauder sans hésitation, s'en prenant tout d'abord à un *Flight* de « traînards », comme se le remémore le *Leutnant* Hermann Wolf, de la 8./JG 11 : « Nous sommes partis à cinq ou six, c'est tout ce que nous avions de disponible au sein de notre *Staffel*. Je ne me rappelle pas ce que les autres ont pu envoyer au-devant de l'ennemi et moins encore si d'autres *Gruppen* se sont joints à la mission. Nous nous sommes regroupés au-dessus de Bonn et comme convenu j'ai pris la tête de notre petite formation. Le contrôleur au sol nous a informés que de nombreux *Zweimots* [bimoteurs] étaient présents dans le secteur. Il y avait beaucoup de nuages et on n'y voyait pas grand-chose. Nous avons fini par percer du côté de Namur pour tomber immédiatement nez à nez avec six Marauder. Je ne sais pas s'ils nous ont aperçus, mais s'ils l'on fait, je pense qu'ils ont dû être aussi surpris que nous l'avons été. La seule différence a résidé dans le fait que nous étions prêts au combat et qu'eux ne l'étaient pas. Nous avons ouvert le feu aussitôt. Steinberg et moi en avons descendu un chacun dès la première passe. Je n'ai noté aucun tir en retour » [6]. Le *Leutnant* Wolf et l'*Unteroffizier* Steinberg sont crédités de leurs *Zweimots* à 9h40 et 9h41. Ce sont respectivement leurs 54e et 1re victoire(s). L'une des deux victimes est sans aucun doute le B-26 S/N 41-31657 « Mississipi Mudcat » du 559th BS. L'historien Roger Freeman nous narre sa fin : « Quatre Bf 109, se détachant nettement sur l'arrière-fond neigeux, attaquèrent en venant de l'arrière tout en gagnant de l'altitude. Ils visèrent l'appareil à la traîne du *Flight* le plus bas. « Mississipi Mudcat », qui en était à sa 150e mission de guerre, était un des Marauder les plus vénérés du *Group*. Il fut atteint au moteur droit et à la position du mitrailleur arrière par le Messerschmitt de tête avant d'encaisser des coups dans le moteur gauche qui prit feu. Blessé, le *Lt.* Staub, le pilote, donna l'ordre d'évacuation mais fut tué dans le crash » [7]. Staub a en fait été tué par l'obus de 20 mm d'un Bf 109 reçu en plein visage et tous ses camarades sont portés disparus.

Une minute plus tard, toujours à la 8. *Staffel*, c'est au tour de l'*Oberfeldwebel* Franz Meindl de s'illustrer en ajoutant une 31e et dernière

[6] Guy Julien, *Medium : les bombardiers bimoteurs américains*, Aérojournal hors-série n° 35, mars-avril 2020, Caractère, p. 85.

[7] Cité dans Jean-Louis Roba, *op. cit.*, p. 28.

[8] Issue de la garde d'honneur d'Hitler en sa qualité de chancelier du Reich, la *Panzergrenadier-Division* « Großdeutschland », seule division de la Heer à recruter dans toute l'Allemagne (toutes les autres divisions sont à recrutement territorial), a donné naissance à plusieurs émanations, dont les *Führer-Begleit-Brigade* et *Führer-Grenadier-Brigade* alignées dans les Ardennes.

Le B-26 S/N 41-31657 « Mississipi Mudcat » du 559th BS/387th BG est l'une des victimes les plus connues du « Marauder Mauling » du 23 décembre 1944. L'appareil accomplit rien de moins que sa 150e mission ce jour-là. Il tombe sous les coups du II./JG 11. (IWM)

Vétéran de la JG 52 sévissant sur le front de l'est, le *Leutnant* Hermann Wolf, as de la 8./JG 11, abat un B-26 Marauder à 9h40 le 23 décembre. C'est sa 54e victoire de la guerre, qu'il terminera avec un score de 55. (Archives Aérojournal)

Son palmarès étant vierge, l'*Oberfähnrich* Theo Nau, de la 7. /JG 11, ouvre son compteur ce 23 décembre en étant crédité d'un Marauder. (Coll. J.-L. Roba)

ligne à son tableau de chasse personnel (il sera tué lors de « Bodenplatte »). À 9h42 toujours, le *Fahnenjunker-Feldwebel* Josef Körkemeier abat un Marauder dans le ciel de Gross-Gerau pour le compte de la 6./JG 11, imité à 9h45 par le *Gruppenkommandeur* Leonhard qui décroche sa 19e *Abschuss*. L'*Unteroffizier* Heger, de la 8./JG 11, rejoint la liste des vainqueurs à 9h50 et enfin l'*Oberfähnrich* Theo Nau, de la 7. *Staffel*, signe lui aussi sa première victoire du conflit mais à une heure inconnue. Avec sept *Luftsiege* au compteur, le II./JG 11 a mené la vie dure au 387th BG et démontré que la Luftwaffe mord encore et qu'elle est pleinement capable d'exploiter à fond la moindre erreur commise qui se paye cash. Parmi les victimes du *Gruppe*, signalons le B-26B « Miss Furie » (S/N 42-96182) du 599th BS, dont les quatre survivants parachutés sont faits prisonniers à leur réception au sol. Ils seront emmenés dans l'après-midi dans la petite ville de Daun frappée par un raid allié, où ils seront lynchés par la population avec la bénédiction de leurs geôliers arborant la bande de bras de la division « Großdeutschland » [8], avant d'être sommairement enterrés dans un cratère de bombe. La pondération à apporter au succès des hommes de Leonhard est de taille. Le II. *Gruppe* a perdu quasiment autant de Messerschmitt qu'il ne réclame de B-26, soit six machines abattues au combat pour un tué, deux disparus et deux blessés graves ! Au *Gruppenstab*, le *Leutnant* Josef Heyer ne rentre pas et est porté disparu avec son Bf 109 G-14/AS « <2noir+ » (*WNr. 783923*). C'est la 5./JG 11 qui enregistre le tué, en la personne de l'*Unteroffizier* Gregor Fähnrich, descendu lors de l'engagement et dont le Bf 109 G 14/AS « 19 blanc » (*WNr. 785132*) percute le sol près de Camberg, à 18 km au sud-est de Limbourg. Victime d'un tir de riposte de B-26 près de Coblence, son camarade d'escadrille, le *Fähnrich* Willi Schmitz, est plus heureux et parvient à conserver le contrôle de son Bf 109 G-14/AS « 15 blanc » (*WNr. 784188*) suffisamment longtemps pour pouvoir se parachuter. La 6. *Staffel* du *Leutnant* Walter Köhne est de retour sans l'*Unteroffizier* Klaus Fischer dont le sort est inconnu (il maniait le Bf 109 G-14/AS « 12 noir » *WNr. 785601* et est porté disparu) et Körkemeier dont le Bf 109 G-14/AS « 9 noir » (*WNr. 785106*) a été touché juste après qu'il a obtenu sa victoire, le pilote blessé ayant atterri sur le ventre. Enfin, la 7./JG 11 signale la disparition du *Leutnant* Erhard Rösner dans le Bf 109 G-14/AS « 13 vert » (*WNr. 785599*) mais il rentrera plus tard à Zellhausen quoique blessé. Malgré la présence du II./JG 11, le premier *box* du 387th BG atteint quand même l'objectif. La *Flak* ne lui cause pas de dégâts sérieux et les bombes déversées touchent le viaduc de Mayen.

Messerschmitt Bf 109 G-14
Avion de l'*Oberfeldwebel* Franz Meindl
8./JG 11
Zellhausen, Allemagne, décembre 1944

Quelques minutes plus tard, les B-26 survivants du second *box* larguent les leurs en ordre dispersé. La mission aura coûté au *Group* cinq Maraudeur sur les 36 participants. Deux reviendront tellement endommagés de ce combat avec les Bf 109 qu'ils devront être ferraillés et plusieurs autres devront subir des réparations plus ou moins importantes avant de repartir au feu.

L'attaque du II./JG 11 contre le 387th BG profite directement au 394th BG venu de Cambrai qui le suit à une quinzaine de minutes, faisant office de seconde vague sur le pont ferroviaire de Mayen : la voie est dégagée. Ses B-26 sont relativement épargnés puisqu'un seul appareil, victime de la *Flak*, est porté manquant.

LE « MASSACRE DES MARAUDER », ACTE II

Ceci dit, la matinée est très éprouvante pour la plupart des *Groups* qui doivent affronter les dizaines de chasseurs allemands que leur oppose le II. *Jagdkorps* en toute impunité. Le I./JG 11 se joint ainsi aux « réjouissances »… si l'on peut dire, au vu des pertes du II. *Gruppe*. Décollant de Roye-Amy à 10h00, le 391st BG aligne 32 B-26 qui sont rejoints en chemin par deux autres bimoteurs camouflés en noir du 1st *Pathfinder Squadron*, ceux-ci prenant chacun la tête d'un *box*. La mission est menée par le *Captain* Edward M. Jannsen, commandant du 575th BS, pilotant le B-26C « Silver Star » S/N 42-107743 (code O8-W). L'objectif du *Group* est le viaduc d'Ahrweiler mais là encore, rien ne se déroule comme prévu. Une nouvelle fois, la formation rate son rendez-vous avec les P-47 d'escorte qui devaient la rejoindre au-dessus de Saint-Vith. Une nouvelle fois, la mission est maintenue. Une nouvelle fois, mal en prend aux Américains. La sanction est délivrée en deux temps. D'abord par la *Flak* qui touche un Marauder contraint de rentrer prématurément, et qui frappe ensuite l'avion ayant pris la tête du *box* du bas après le départ des *Pathfinders* consécutif au dégagement du ciel à l'approche de l'objectif. Or, les éclats sectionnent le système hydraulique de ce B-26 et les portes de sa soute à bombes s'ouvrent. À bord des 30 autres Marauder, alors que la cible est encore à 45 minutes, tout le monde se regarde et s'interroge à ce sujet. Et certains d'ouvertement poser la question sur les ondes. Cela tourne au café du commerce ! À la grande colère du *Colonel* Donald Brandon, commandant en second du 574th BS (dont le nom n'était pas inscrit sur le tableau des équipages participants à la mission mais qui a tenu à en être) et qui, en qualité de plus haut gradé, hurle à maintes reprises au respect du silence radio. Et au plus grand bonheur des services d'écoute de la Luftwaffe qui n'en ratent pas une miette. Réalisant leur approche d'Ahrweiler sur un mauvais axe, les B-26 du 391st BG sont en

Le *Kommandeur* du I./JG 11, le *Hauptmann* Rüdiger von Kirchmayr, dont les 34 pilotes se battent comme des lions le 23 décembre et s'attribuent parmi les plus gros succès du « Black Saturday », avec 18 bimoteurs revendiqués, se classant deuxième derrière le IV.(Sturm)/JG 3 qui est le grand gagnant de la journée avec 11 succès de plus sur des B-26 ! (Archives Aérojournal)

En pleine bataille des Ardennes, de bon matin, les personnels au sol de la base aérienne de Roye-Amy déneigent les B-26 Marauder du 391st BG en prévision de la prochaine mission à venir. (US Nara)

train de totalement rater leur *Bomb run* lorsque les 34 Fw 190 du I./JG 11 du *Hauptmann* Rüdiger von Kirchmayr, qui se sont envolés sur alerte de Biblis à 10h10 et ont été parfaitement guidés par le contrôle aérien, leurs tombent dessus. Débutant à 10h35, le combat aérien se développe entre Coblence et Verviers. Les pilotes allemands sont littéralement déchaînés. En sept minutes, le *Gruppe* revendique pas moins de 18 victoires ! À 10h37, scorent les *Hauptmann* von Kirchmayr (*Stab*, 17e victoire), *Oberleutnant* Richter (1./JG 11, 1re v.), *Unteroffizier* Schubert (1./JG 11, 1re v.), *Leutnant* Alwin Doppler (2./JG 11, 20e v.), *Feldwebel* Franz Steiner (2./JG 11, 8e v.), *Unteroffizier* von Transehe-Roseneck (2./JG 11, 1re v.), *Leutnant* Kalich (3./JG 11, 1re v.) et *Unteroffizier* Decker (3./JG 11, 2e v.). Une minute plus tard, Doppler s'attribue un doublé pour sa 21e *Luftsieg* de la guerre. Le *Fähnrich* Stadler de la 3./JG 11 abat son B-26 à 10h39 (1re v.). À 10h40, trois pilotes de la 4. *Staffel*, le *Leutnant* Alfons Klein (31e v.), le *Leutnant* Heinrich Wolf (1re v.) et le *Gefreiter* Keller-Mannstein (1re v.) descendent chacun un Marauder, suivis à 10h41 par deux autres camarades d'escadrille, les *Oberleutnant* Ulrich Bolm (4e v.) et *Feldwebel* Frank (1re v.). L'*Unteroffizier* Krummreich (4./JG 11, 1re v.), Decker pour un doublé (3e v.) et Keller-Mannstein de même (2e v.) concluent ce festival respectivement à 10h42, 10h43 et 10h44.

La partie n'est pas facile pour autant pour les Allemands, puisque cinq Focke-Wulf sont détruits lors de cette interception pour trois pilotes morts ou portés disparus. À la 3. *Staffel*, l'*Unteroffizier* Paul Langer figure parmi les tués, son Fw 190 A-8 « 9 jaune » (*WNr. 738243*) s'étant abattu près de Coblence. Mais c'est la 4./JG 11, la dernière escadrille à être montée à l'assaut du 391st BG, qui a le plus souffert : l'*Unteroffizier* Felix Dalecki n'a pas survécu dans son Fw 190 A-8 « 5 vert » (*WNr. 737926*) criblé d'impacts près de Bad Bertrich, l'*Oberfähnrich* Hans-Joachim Wesener est porté disparu aux commandes de son Fw 190 A-8 « 3 vert »

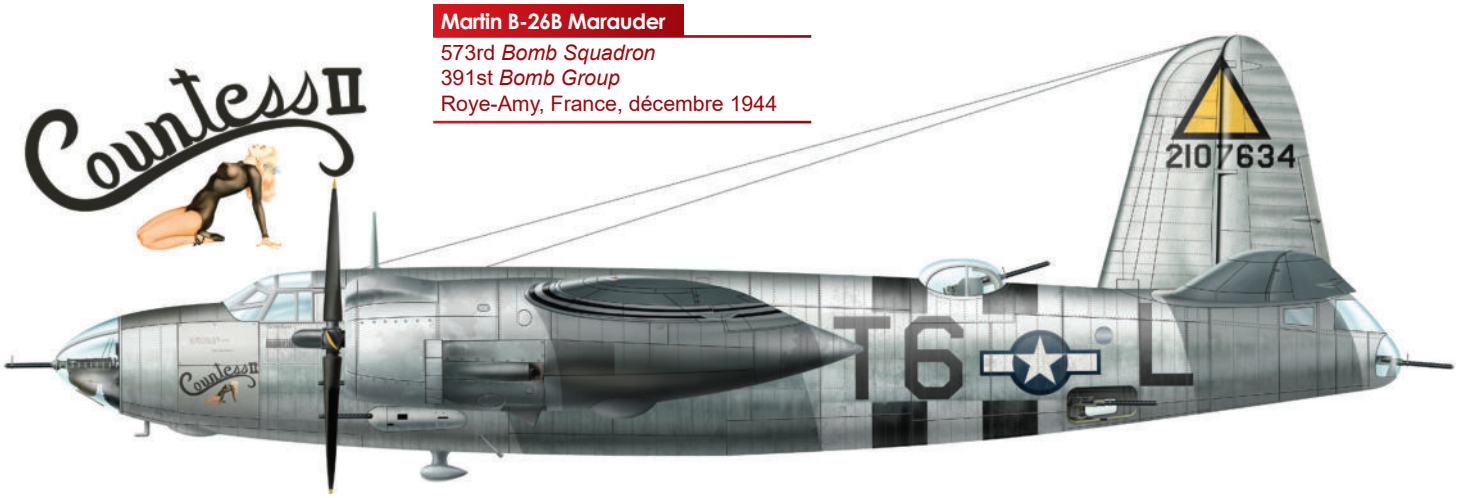
(*WNr. 176043*), tout comme les *Unteroffiziere* Herbert Naumann (Fw 190 A-8 « 11 vert » *WNr. 173840*) et Walter Stelze (Fw 190 A-8 « 1 vert » *WNr. 732204*), sauf que ces deux derniers rejoindront le *Gruppe* quelques jours plus tard avec de légères blessures ; le seul à avoir « sauvé » sa machine est le *Leutnant* Wolf, touché et blessé après avoir triomphé de son Marauder sur Daum, qui a réussi un atterrissage d'urgence au manche de son Fw 190 A-8 « 7 vert » *WNr. 350253*.

Le I./JG 11 vient à peine de disparaître du ciel qu'une autre unité de chasse du II. *Jagdkorps* déboule. Parti sur alerte de Bad Lippspringe à 10h55, le III./JG 3 fonce à la rencontre des bombardiers approchant par l'ouest. Il survole la fournaise ardennaise cap vers le sud-ouest et repère une formation de B-26 à l'ouest de Liège. C'est le 391st BG qui poursuit sa route vers Ahrweiler. Le *Gruppe* du *Major* Karl-Heinz Langer passe aussitôt à l'attaque, le combat se déroulant au-dessus du massif de l'Eifel. Il remporte trois victoires, dont une mérite d'être évoquée. À bord de son Bf 109 K-4, le *Fähnrich* Adolf Tham, de la 10. *Staffel*, constate avec frustration que ses armes se sont enrayées. Il n'hésite pas une seconde et aligne son appareil sur le B-26 Marauder S/N 42-107597 (code 4L-P) du 574th BS/391st BG piloté par le *1st Lieutenant* Ralph H. Lesmeister, le percutant volontairement ! Son aile sectionne l'empennage du bimoteur, tuant sur le coup le mitrailleur de queue, le *Staff Sergeant* John H. Stephenson. Le reste de l'équipage américain réussit à sauter en parachute (tous seront capturés), le Marauder se crashant près d'Adenau. Quant à Tham, il survit également et parvient à s'extraire de son chasseur en perdition. Le III./JG 3 rapporte un autre Messerschmitt perdu en combat avec son pilote dans ce même secteur d'Adenau.

LE « MASSACRE DES MARAUDER », ACTE III

À ce moment là, on pense que le calvaire du 391st BG est terminé. Il n'en est rien, car le IV.(Sturm)/JG 3 se joint à la curée !

Le groupe d'assaut de la *Geschwader* « Udet » a effacé la piste de Gütersloh à 11h20, avec pour mission d'attaquer les vagues de *Viermots* qui se dirigent alors vers l'ouest de l'Allemagne (voir plus loin). À l'ouest de Bonn, le *Gruppe* du *Hauptmann* Hubert-York Weydenhammer croise d'abord la route de P-47 qui sont certainement ceux du 56th FG exécutant un *Sweep* (balayage du ciel) au-devant des bombardiers lourds. Les chasseurs de la JG 3 s'extraient de la mêlée qui s'ensuit en revendiquant trois victoires : deux créditées à 11h33 et 11h37 à l'*Unteroffizier* Ferdinand Löschenkohl (ses deux premières) et une au nord de Butgenbach à l'actif de l'*Unteroffizier* Hubert Drdla à 11h38 (sa 4e), deux aviateurs de la 13. *Staffel*.



Martin B-26B Marauder
573rd *Bomb Squadron*
391st *Bomb Group*
Roye-Amy, France, décembre 1944

◀ Cliché exceptionnel pris sur le vif montrant deux Fw 190 A du IV.(Sturm)/JG 3 « Udet » attaquant des B-26 Marauder du 391st BG le 23 décembre 1944. Un *Vic* vire violemment sur la droite pour éviter la passe de mitraillage, mais les deux Focke-Wulf d'assaut s'accrochent solidement à eux. En bas à droite, un B-26 a déjà été touché, son moteur droit laissant échapper derrière lui une traînée de fumée noire. (DR)

◣ Un binôme de Marauder du 391st BG en des temps meilleurs que cette funeste journée du 23 décembre 1944. Le triangle jaune au sommet de la dérive est la marque d'identification du *Group*. (IWM)

Avant même d'être accroché, le *Gruppe* a aperçu au loin une importante formation de Marauder, ce qui a motivé son désintérêt manifeste pour les Thunderbolt. Il s'agit des bimoteurs du 391st BG qui viennent de complètement rater leur bombardement : ayant dépassé l'objectif, l'avion de tête n'a pas largué sa mortelle cargaison dans l'intention d'y faire un deuxième tour, mais pensant qu'il s'agissait d'une erreur, tous les autres derrière l'ont fait, les projectiles s'abattant dans la neige en rase campagne ! Les B-26 virent d'abord vers le sud puis vers l'ouest. Les Fw 190 A mettent les gaz pour les rattraper, la poursuite durant environ un quart d'heure. Comme à leur habitude, les chasseurs du *Sturmgruppe* abordent les deux *boxes* par l'arrière et les déciment littéralement dans le ciel de Bullange–Stavelot. De 11h39 à 11h47, en l'espace de huit minutes donc, le groupe revendique de façon très exagérée… 30 victoires ! Le premier à abattre un B-26 est l'*Unteroffizier* Kurt Bolz de la 13./JG 3 (3e v.). Une minute plus tard se distinguent dans les rangs de cette même 13. *Staffel* l'*Unteroffizier* Robert Canaris (2e v.), Drdla pour un doublé (5e v.) et l'*Oberfeldwebel* Johann Bauer (8e v.). Au même instant, le *Gruppenstab* contribue à hauteur de deux *Luftsiege* de plus grâce à Weydenhammer (2e v.) et au *Feldwebel* Werner Martin (1re v.), pendant que la 14. *Staffel* en ajoute cinq par l'intermédiaire des *Unteroffiziere* Werner Schanz (2e v.), Herbert Leuchtenberger (2e v.), Helmut Keune (4e v.), Raab (1re v.) et *Feldwebel* Gerhard Leipholz (1re v.). Toujours à 10h40, la 15.(Sturm)/JG 3 réclame six succès attribués aux *Leutnant* Günther Rennwanz (1re v.), *Feldwebel* Reinhold Hoffmann (7e v.), *Unteroffizier* Harry Götz (1re v.), *Unteroffizier* Karl Kapteina (2e v.), *Feldwebel* Johann Clässen (6e v.) et *Fahnenjunker-Feldwebel* Wilhelm Hopfensitz (1re v.), tandis que la 16. *Staffel* crédite l'*Oberfähnrich* Rudolf Sommer (1re v.) et le *Feldwebel* Harry Wald (3e v.). À 11h41, le *Kommandeur* Weydenhammer s'octroie un doublé (3e v.), tout comme son camarade de *Stab* Werner Martin (2e v.) et Bolz à la 13. *Staffel* (4e v.). L'*Unteroffizier* Werner Talkenberg (2e v.) et l'*Oberfähnrich* Karl Vaitl (1re v.), de la 16. *Staffel*, complètent le palmarès de cette minute. Dans cette même escadrille, le *Leutnant* Siegfried Müller est le seul à abattre un Maraudeur à 11h42, fait d'armes qu'il réédite la minute d'après (ses 10e et 11e *Luftsiege*). À 11h43 également, Drdla passe à un triplé sur Stadtkyll (6e v.), de même que Wald qui abat deux B-26 en l'espace de quelques secondes (4e et 5e v.). Enfin, Schanz achève la moisson du IV.(Sturm)/JG 3 en abattant son second bombardier de la matinée à 11h47.

Malgré l'ampleur des revendications du IV.(Sturm)/JG 3, son intervention n'a pas été une promenade de santé pour autant, puisqu'il fait état de six machines perdues, pour un total de deux aviateurs tués, un blessé et trois disparus… temporaires ! Au *Stab*, l'*Oberfeldwebel* Gerhard Wilhelm est atteint par des tirs de riposte des Marauder et son Fw 190 s'écrase en un lieu inconnu. La 13. *Staffel* doit désormais se passer de l'*Oberfeldwebel* Rudolf Schlatter blessé et parachuté près de Mechelheim, alors que l'*Unteroffizier* Erhard Kröber, aperçu pour la dernière fois en train de se battre à l'est de Saint-Vith, est lui aussi porté disparu avant de faire sa réapparition en vie à Gütersloh quelques jours plus tard. Les autres pertes affectent toutes la 16./JG 3 : l'*Unteroffizier* Hans-Günter Wichmann est tué, tandis que les *Unteroffiziere* Karl-Heinz Pütt (Fw 190 A-8/R2

[9] Cité dans Jean-Louis Roba, *op. cit.*, p. 29.

« 4 rouge » *WNr. 682762*) et Werner Talkenberg (dont le Focke-Wulf a été touché par une balle de 12,7 mm ayant sectionné une conduite de carburant, ce qui l'a contraint à sauter en parachute dans la région de Kreuztal) sont portés disparus mais feront tous deux leur retour quelques jours plus tard.
Si les victoires réclamées par les I./JG 11 et IV.(Sturm)/JG 3 sont largement surestimées, le 391st BG rentre bel et bien saigné à blanc à Roye-Amy, accusant la perte de 16 Marauder abattus (cinq attribués à la *Flak* et les onze autres aux chasseurs allemands), soit 50 % de l'effectif engagé rayé des listes ! Tous les autres bimoteurs sont endommagés à des degrés divers, dont beaucoup iront à la casse. Maigre compensation, les mitrailleurs du *Group* revendiquent 16 chasseurs allemands, ce qui est là aussi exagéré mais plus proche de la réalité (si on fait le total des pertes des I./JG 11, III. et IV./JG 3, soit 13 chasseurs qui ne rentrent pas). La dure mission du 391st *Group* sur Ahrweiler lui vaudra une *Distinguished Unit Citation*.

LE « MASSACRE DES MARAUDER », ACTE IV

Le I./JG 77 s'est envolé à 10h30 pour une mission au-dessus du champ de bataille à l'est de la Belgique et sur ses arrières immédiats, les Bf 109 G/K du *Hauptmann* Lothar Baumann poussant leur patrouille de surveillance du front jusque dans le ciel luxembourgeois. Se dirige vers lui le 322nd BG de Beauvais-Tillé envoyé bombarder Euskirchen avec le 344th BG de Cormeilles-en-Vexin qui suit 15 minutes derrière. Les *Groups* de Marauder sont classiquement organisés chacun en deux *boxes*. Ces B-26 sont accompagnés par une poignée de P-38 Lightning du 367th FG venus de Juvincourt, mais pas du plus gros des « Gabelschwanzteufel » (« diable à queue fourchue », surnom donné par les Allemands au P-38), puisque l'élément principal mené en personne par le *Colonel* Edwin Chickering, commandant du *Group* de chasse, a vainement recherché les bimoteurs dans le ciel de Zinsig. Et pour cause, à la suite d'une erreur de transmission, ils étaient déjà passés depuis une vingtaine de minutes !
La suite est racontée par Freeman : « Ici aussi le contrôle allemand put guider des chasseurs avant l'arrivée de l'escorte. Des Bf 109 interceptèrent le 322nd en pleine approche et abattirent un des *Pathfinders*, endommageant tellement le second que son équipement fut rendu inutilisable. Un autre B-26 fut abattu avant l'arrivée de l'escorte » [9]. Les pilotes du I. *Gruppe* de la « Herz As » trouvent effectivement les Marauder du 322nd BG dans le ciel de Düren et les mitraillent aussitôt, avant que les Lightning ne puissent réagir. Deux *Abschüsse* sont remportées : une à 11h08 sur un B-26 accordée au *Leutnant* Karl Kühdorf de la 1. *Staffel* (sa 15e victoire) et l'autre décrochée à 11h10 sur un P-38 par le *Leutnant* Nickel de la 4./JG 77 (sa 1re v.). Comme Freeman, l'historien Christer Bergström ajoute un deuxième bimoteur abattu. En revanche, la 1./JG 77 déplore la mort du *Feldwebel* Karl-Otto Mehner dans son Bf 109 G-14 « 4 blanc » *WNr. 512346* victime d'un P-47 (!) et la mise hors de combat du *Leutnant* Friedrich Zuber blessé par les rafales d'un mitrailleur de *Zweimot* à une vingtaine de kilomètres au sud de Düren dans son Bf 109 G-14 « 7 blanc » *WNr. 511899*. Il n'y a pas d'autre perte au I. *Gruppe*, mais le combat semble avoir été très bref du fait de l'arrivée des Lightning du 367th FG, les Allemands n'ayant visiblement pas demandé leur reste… D'après les Américains, l'attaque des Messerschmitt du I./JG 77 a duré seulement deux minutes mais, outre les pertes déjà citées, 22 bimoteurs du 322nd BG ont été endommagés !

▲ Un B-26 Marauder du 391st BG rentré avec de sacrés dégâts à l'empennage. Au point qu'il ne reste quasiment rien de la gouverne de direction et du triangle d'identification de l'unité ! (IWM)

◀ Jolie photo en ambiance matinale, brume pas encore dissipée, d'un alignement de Messerschmitt Bf 109 G/K du III./JG 77, alors que le *Gruppe* du *Major* Armin Köhler est basé à Neuruppin, à quelques jours de gagner son nouvel aérodrome de Düsseldorf en prévision de l'opération « Herbstnebel ». (Coll. J.-L. Roba)

▲ Porteur à la jambe des cartouches pour pistolet lance-fusées et du brassard jaune d'identification de la Luftwaffe (destiné à lui éviter un lynchage par des civils le prenant pour un aviateur allié s'il se retrouve au sol), le *Fahnenjunker-Unteroffizier* Karl Kaulard, de la 3./JG 77, se fait tirer le portrait avec son 1er mécanicien. Il est tué près de Brück-an-der-Ahr ce 23 décembre 1944. (Coll. J.-L. Roba)

▲ **Ci-dessus :** Une formation en vol de B-26 Marauder du 322nd BG en route vers son objectif. (IWM)

▲ **En haut :** Gros plan sur un autre Marauder du 322rd BG parqué sur son aire de dispersion dans le périmètre de l'aérodrome de Beauvais-Tillé où stationne l'unité. (IWM)

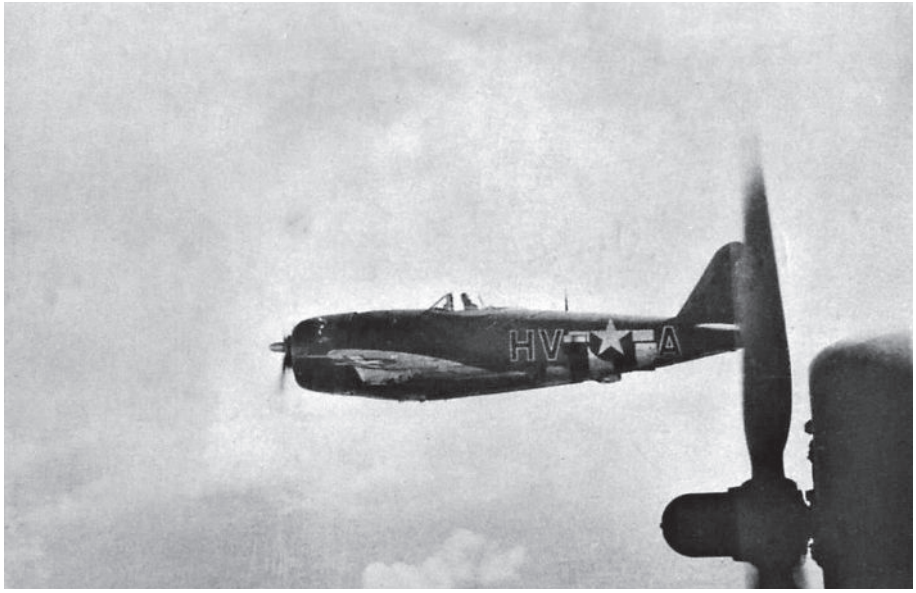
Débarrassés des chasseurs allemands par les P-38, les 322nd BG et 344th BG peuvent filer sur Euskirchen pour finalement quasiment autant souffrir de la *Flak* que de la *Tagjagd* : « La formation devint alors la cible de nombreux canons de *Flak* et 28 des 34 bombardiers furent atteints par des éclats de shrapnel. Heureusement pour les attaquants, la visibilité était bonne et le pont fut atteint avec quelque précision. Au retour, le *Pathfinder* survivant dut être déclassé et un B-26 fut abandonné par ses aviateurs sur le secteur de Sedan. Comme pour les autres ponts, ce fut le second *box* qui allait souffrir le moins. Quand le 344th arriva quinze minutes plus tard sur l'objectif, il ne rencontra aucun chasseur et la *Flak* était bien moins précise. Tous les appareils revinrent sans mal » [10]. L'objectif est bien atteint, car un témoin allemand décrira Euskirchen réduite à l'état d'un « simple champ de cratères de bombes ».

Nous avions laissé les I. et II./JG 2 « Richthofen » abandonnés par la SG 4 qui ne s'est jamais présentée sur Bastogne, et force est de reconnaître que leurs Fw 190 A et Bf 109 ne chôment pas.

Arrivés sur la ville encerclée après une demi-heure de vol, les appareils finissent par prendre le chemin du retour et mettre le cap au nord-est, passant la frontière allemande du côté de Monschau. Les pilotes aperçoivent alors plusieurs *Groups* de B-26 Marauder. On ne sait malheureusement quelle unité les « Richthofener » prennent pour cible. La première partie de l'engagement est favorable aux Allemands qui enchaînent entre Monschau et Roetgen six victoires (supposées) sur des B-26. Les *Abschüsse* homologuées reviennent, dans l'ordre, au *Hauptmann* Georg Schröder (*Stab* II./JG 2, 11e v.) à 12h03, au *Hauptmann* Franz Hrdlicka (*Stab* I./JG 2, 44e v.) la même minute, au *Feldwebel* Erich Söldner (1./JG 2, 4e v.), à l'*Unteroffizier* Rudolf Moser (1./JG 2, 2e v.) et au *Feldwebel* Herbert Treff (2./JG 2, 2e v.) à 12h04, et enfin à l'*Unteroffizier* Herbert Sworak (1./JG 2, 1re v.) à 12h05. Malheureusement pour la JG 2, la « fête » est interrompue par des P-47 du 367th FS qui arrivent à la rescousse des Marauder. Dans le combat tournoyant qui suit, le *Squadron* de Thunderbolt réclame la destruction de quatre chasseurs allemands, chiffre que corroborent quasiment les pertes des I. et II./JG 2 : à la 4. *Staffel*, le *Feldwebel* Willi Lang est tué dans son Fw 190 A-9 *WNr. 210204* près de Bad Marienberg ; à la 7. *Staffel*, l'*Unteroffizier* Walter Pfeifer périt à l'est de Bastogne dans son Bf 109 G-14 « 7 jaune » *WNr. 462868* et l'*Obergefreiter* Karl-Heinz Maaß disparaît définitivement à proximité de Rheinbach avec son Bf 109 G-14 « 9 blanc » *WNr. 780330*. Il faut ajouter à cela l'*Oberfähnrich* Rudolf Aickelin, de cette même 7./JG 2, qui est légèrement blessé lors du capotage de son Bf 109 G-14/AS *WNr. 784014* à l'atterrissage à Cologne-Wahn. Les deux *Gruppen* de la « Richthofen » atterrissent vers 12h30.

[10] *Ibid.*

[11] *Ibid.*, p. 28.



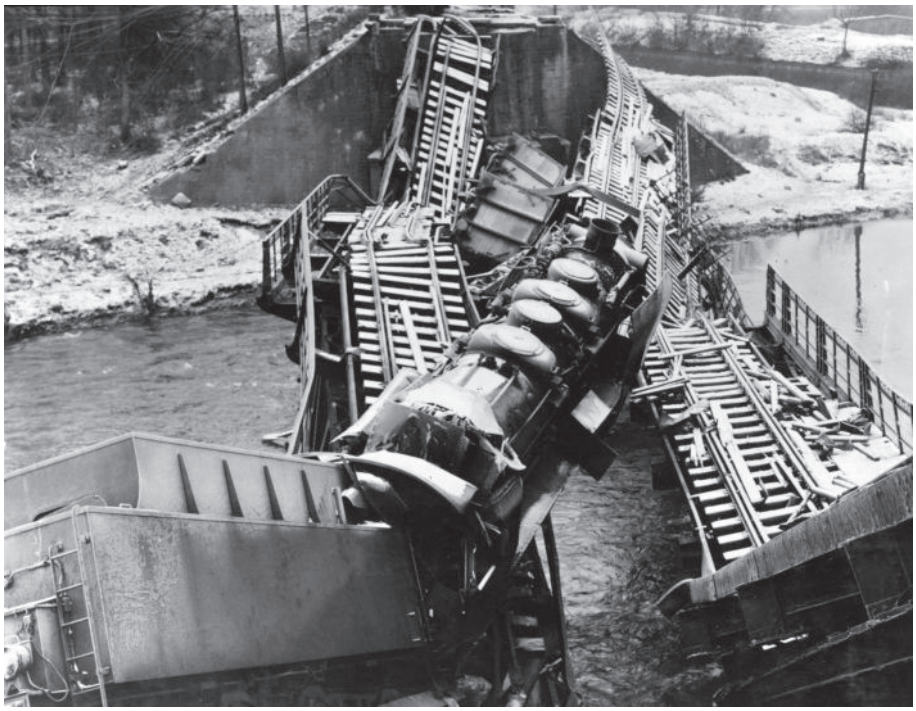
▲ Le I./ JG 26 se joint à la fête et attaque lui aussi des B-26, mais son interception est rapidement contrée par les P-47 Thunderbolt du 56th FG qui s'interposent... (IWM)

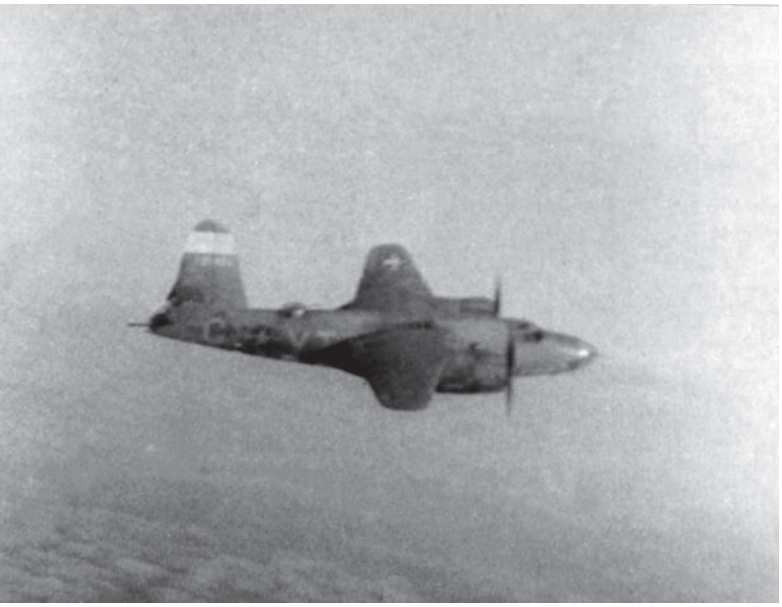
La dernière unité de chasse à se frotter aux B-26 est le I./JG 26 « Schlageter ». À 11h14, en effet, 23 Fw 190 A des 2. et 3. *Staffeln* s'envolent de Fürstenau avec pour consigne de voler au-dessus du saillant ardennais dans le but de protéger les *Panzer* des attaques des *Jabos*. Le départ en mission n'est pas de tout repos, car des P-47 de la 9th *Air Force* rodent dans le voisinage de l'aérodrome. Six des Focke-Wulf échappent à la vigilance des Thunderbolt et filent vers l'ouest. À 11h20, dans le ciel environnant d'Aix-la-Chapelle, la formation repère un Taylorcraft Auster d'observation d'artillerie et le *Leutnant* Joachim Günther, de la 2./JG 26, lui règle son compte (sa 11e victoire).

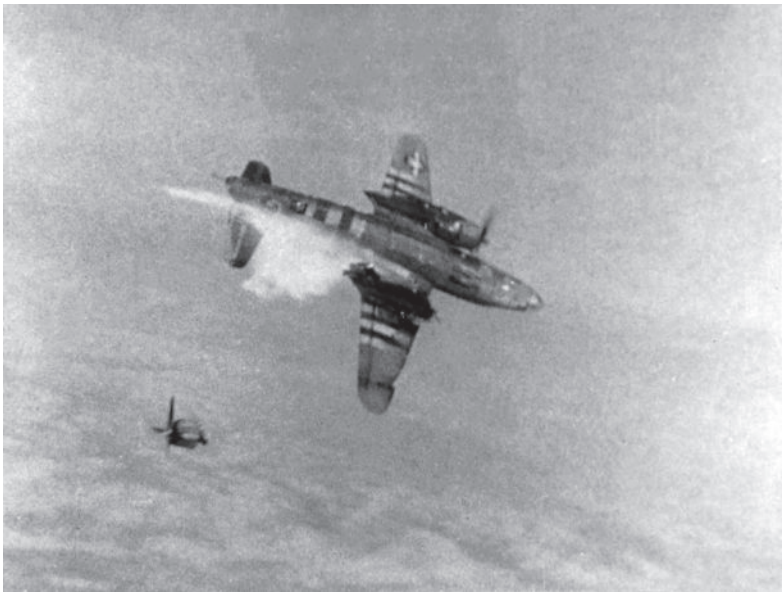
Parvenus dans la zone de patrouille désignée, les Fw 190 repèrent quelques minutes plus tard une formation de Marauder et l'attaquent. À 11h30, le *Leutnant* Peter Ahrens, de la 3. *Staffel*, s'adjuge un de ces B-26 près d'Aix-la-Chapelle (11e victoire également), instantanément imité par son camarade le *Feldwebel* Franz (sa 2e *Luftsieg*). Un troisième bimoteur est revendiqué par le *Gruppe* mais on ignore le nom du vainqueur. La suite des événements l'explique certainement : les Thunderbolt du 56th FG évoluant en *Sweep* au profit de la 8th *Air Force* interrompent brutalement l'action des Fw 190. Le I./JG 26 subit la loi de la « Wolfpack ». Les 2. et 3. *Staffeln* perdent chacune deux appareils. À la première, le Fw 190 A-8 « 16 noir » (*WNr. 171523*) s'écrase près de Saint-Vith à 11h45 avec l'*Unteroffizier* Hermann Bischoff à son bord, tout comme le Fw 190 A-8 « 3 noir » (*WNr. 171506*) de l'*Obergefreiter* Erhard Schmidt percute le sol dans la région de Münster. À la seconde, les *Unteroffiziere* Franz Wering et Edwin Zubiako sont tués respectivement aux commandes de leurs Fw 190 A-8 « 16 jaune » (*WNr. 732040*) et « 3 jaune » (*WNr. 173822*) abattus en flammes à l'ouest de Düren. Les quatre hommes sont initialement portés disparus ; tous étaient arrivés depuis peu au I./JG 26. C'est alors le sauve-qui-peut et les rescapés du I. *Gruppe* se posent aux alentours de midi où ils le peuvent, la plupart sur la piste de Krefeld. Mais les Focke-Wulf sont dans un tel état que cinq d'entre eux se crashent à l'atterrissage, blessant deux aviateurs de plus, en l'occurrence le *Leutnant* Werner Mathony à Krefeld (Fw 190 A-9 « 6 noir » *WNr. 750136*) et l'*Obergefreiter* Dieter Krägeloh à Rondorf (Fw 190 A-8 « 13 jaune » *WNr. 738172* à court de carburant). Durement touché, le I./JG 26 ne volera plus de la journée.

Dans la confusion de ces différentes interceptions et du fait de la proximité des objectifs des *Bomb Groups*, il n'est pas impossible que des *Gruppen* aient attaqué plusieurs d'entre eux à la fois, car les assaillants/défenseurs ne sont pas toujours identifiés avec certitude et les revendications très larges des *Jäger* (76 B-26 partagés entre les JG 2, JG 3, JG 11 et JG 26 !), dues au fait que tous les pilotes allemands « ont tiré dans le tas » ce qui a par conséquent empêché un décompte sérieux, étayent cette hypothèse. Les *Luftsiege* concernent donc certainement d'autres *Groups*. Parmi eux se trouve certainement le 397th BG chargé de détruire le pont d'Eller (Ediger-Eller sur la Moselle), proche de celui de Mayen. Lui aussi n'a vu aucun chasseur de l'escorte promise : « Juste après avoir traversé la ligne de combat, les appareils du 397th furent pris dans un vicieux barrage de *Flak* qui abattit trois B-26. La brume couvrant l'objectif, il fallut effectuer un passage avec le *Pathfinder*. Alors que le *box* virait, le second fut attaqué par des vagues de chasseurs ennemis. En quelques minutes, sept Marauder furent descendus en flammes et, bien que quatre agresseurs furent revendiqués, ce fut la vision de l'arrivée des P-47 qui les contraignit à s'en aller. Des vingt-six appareils qui étaient partis de Péronne, seuls cinq s'en revinrent indemnes » [11]. Très durement éprouvé, le 397th se verra lui aussi décerner pour son action courageuse du jour une *Distinguished Unit Citation*. Ayant décollé avec un peu de retard à la suite de la collision d'un de ses appareils avec un tracteur (le Marauder devra être ferraillé), le 323rd BG talonne le 397th. Il échappe à l'interception de la *Tagjagd* mais rencontre au-dessus du pont d'Eller une énorme concentration de *Flak* lourde.

▼ Les effets attendus des bombardements des *Mediums* de la 9th *Bomb Division* sur les arrières de la Wehrmacht bataillant dans les Ardennes : détruire entre autres les viaducs ferroviaires afin de perturber toute la logistique allemande. (USAF)







Un vieux B-26 emblématique du *Group* est atteint de plein fouet (le S/N 41-31896 « Circle Jerk », vétéran du 453rd BS avec 123 missions à son actif) et la quasi-totalité des 32 autres subit des dommages plus ou moins importants. L'un d'eux doit être abandonné sur Laon par son équipage.

Les 386th BG, qui bombarde Nideggen, est l'un des rares *Groups* de *Medium Bombers* à passer une matinée tranquille, comme l'explique Freeman : « Le 386th se heurta à une *Flak* très concentrée et, à 11h35, estima que les conditions climatiques permettaient une attaque à vue. Si l'objectif ne fut pas touché, le 386th échappa néanmoins à l'attaque de chasseurs la plus concentrée » [12].

Côté Luftwaffe, des aviateurs d'autres *Gruppen* rapportent des succès isolés difficilement vérifiables sur des Marauder. Pilote récemment passé du IV./JG 54 au III./JG 54, l'*Oberfeldwebel* Wilhelm Philipp réclame ainsi deux B-26 à la date du 23 décembre sans toutefois obtenir de confirmation faute de témoin.

▲ Victime de la *Flak* le 23 décembre 1944. Voici les derniers instants du B-26 S/N 41-31896 « Circle Jerk », vétéran du 453rd BS/323rd BG qui avait avant ce jour-là 123 missions à son actif. La 124e lui est donc fatale. Il n'y a aucun survivant parmi son équipage. (US Nara)

▶ Le Republic P-47 Thunderbolt S/N 42-26641 baptisé « Hairless Joe » du 56th FG s'apprête à partir en mission d'escorte des *Heavies* de la « Mighty Eighth ». (IWM)

Le bilan de la matinée de la 9th *Bomb Division* est – pour parler poliment – contrasté. Certes, la plupart des objectifs ont été atteints. Mais à quel prix ! Pas moins de 41 B-26 Marauder ont été abattus et 182 autres ont subi des avaries, étant en conséquence indisponibles pour la suite. La division de bimoteurs se trouve donc provisoirement amputée en une matinée du tiers de ses effectifs. Les rendez-vous manqués répétés avec les chasseurs d'escorte, imputables à une mauvaise coordination, ont coûté fort cher aux équipages de bombardiers… Et cette rude confrontation avec la *Tagjagd* a eu un impact psychologique indéniable. Lors du débriefing, les équipages américains expliquent qu'ils n'ont jamais connu bataille aérienne aussi intense de toute leur carrière, même au cours de la campagne de Normandie. Et Roger Freeman de conclure : « Après ce sombre samedi, les meneurs de formations volèrent rarement vers leur objectif s'ils n'étaient assurés de la présence d'une escorte de chasse » [13]. Quoiqu'il en soit, ce « Marauder Mauling » prouve la qualité de résistance d'une Luftwaffe trop vite enterrée par les experts alliés. Mais les jours de beau temps sur les Ardennes prennent la tournure d'une bataille d'attrition qui l'entraîne peu à peu sur le déclin définitif…

[12] *Ibid.*, p. 29.

[13] *Ibid.*

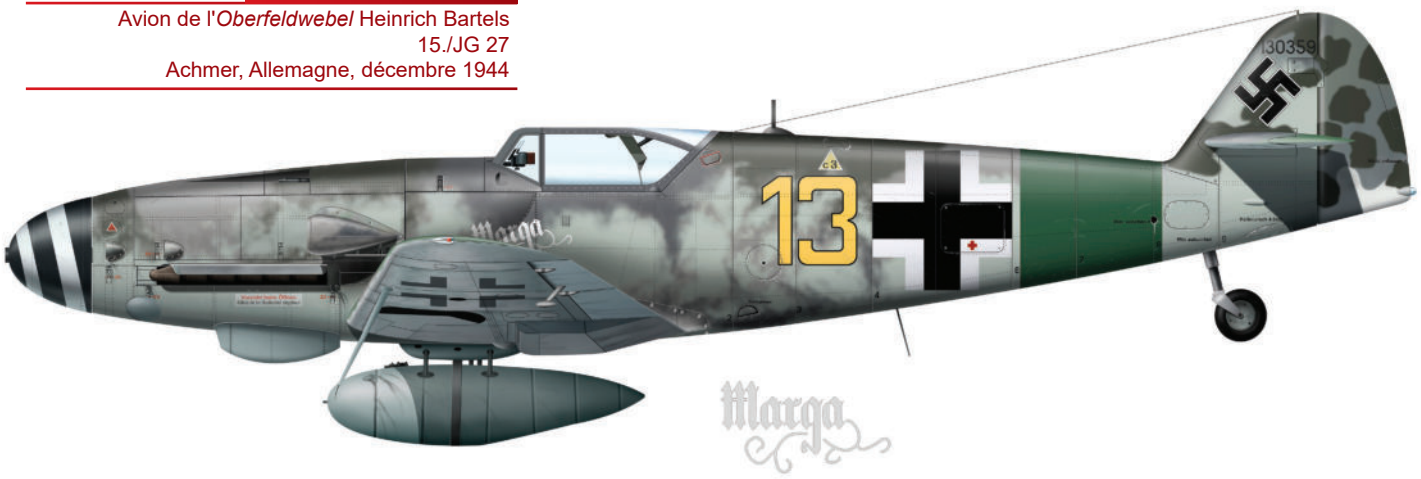
LES JG FACE À LA 8TH *AIR FORCE*

Tout comme à la 9th, le retour du soleil radieux a permis aux planificateurs de la 8th *Air Force* de concevoir la mission n° 757 qui consiste à envoyer 423 quadrimoteurs escortés par 636 chasseurs bombarder tout un ensemble de gares de triage, ouvrages d'art, carrefours ferroviaires et routiers sur les arrières immédiats du front ardennais. Le temps reste couvert sur le sud-est de l'Angleterre, d'où le fait que la force de bombardiers soit de taille réduite par rapport aux standards habituels. Ce qui ne change pas, en revanche, c'est la répartition claire et précise des objectifs. Pendant que 113 B-24 de la 2nd *Bomb Division* partiront attaquer les viaducs d'Ahrweiler (encore !), Jünkerath et Dahlem, la 3rd *Bomb Division* enverra 153 B-17 sur la gare de triage d'Ehrang et 152 autres sur celles de Kaiserslautern et d'Hombourg ainsi que sur le carrefour ferroviaire de cette dernière ville. Les cinq B-17 restants effectueront une mission de vérification des résultats des frappes. Comme bien souvent, les Republic P-47 du 56th FG sont partis devant la force de bombardiers pour un *Sweep*, le contrôle aérien au sol les dirigeant vers les régions de Bonn et Coblence.

Car en face, la détection radar de la Luftwaffe donne l'alerte et c'est dans cette zone que sont dirigés les chasseurs allemands. Compte tenu de la multitude de cibles à intercepter ce matin-là, seulement 73 Bf 109 et Fw 190 des JG 1, JG 4, JG 26, JG 27 et IV./JG 54 peuvent être mobilisés contre les *Viermots*, ce qui les empêche de se montrer sur les Ardennes. Les premières unités de la *Tagjagd* à arriver au contact de l'ennemi sont les IV./JG 54 et IV./JG 27. Vers 10h00, alors que les Fw 190 A de la « Grünherz » survolent Cologne, le 56th FG du *Lieutenant Colonel* David C. Schillings, qui croise à 8 000 mètres, leur pique dessus par surprise. L'emblématique chef du *Group* poursuit : « Le commandant du 63rd *Squadron* [le *Major* Harold Comstock] m'avait signalé la présence d'une large formation de Fw 190 juste en dessous. Au même moment, j'ai aperçu un grand nombre d'appareils ennemis, environ quarante, volant vers le sud dans un large virage à 4 500 mètres en dessous de moi et à plusieurs miles devant.

▲ Dans une pose théâtrale digne d'une affiche d'un film hollywoodien, le légendaire *Lieutenant Colonel* David C. Schillings, commandant du 56th FG, présente son « joujou » : son Colt M1911 réglementaire qu'il a modifié artisanalement, via l'ajout d'une seconde poignée-pistolet et d'un chargeur rallongé (obtenu par soudage de trois chargeurs normaux ; soit une capacité de 21 coups au lieu de 7 !), suggérant que l'arme a peut-être été modifiée pour le tir automatique. De quoi repousser à lui seul une *Panzer-Division* de la Waffen-SS en cas de parachutage ou de poser sur le ventre derrière les lignes ennemies ! (US Nara)

Messerschmitt Bf 109 G-10
Avion de l'*Oberfeldwebel* Heinrich Bartels
15./JG 27
Achmer, Allemagne, décembre 1944



La tombe de Bartels, après la découverte de sa dépouille et de l'épave de son Messerschmitt en 1968. (Coll. J.-L. Roba)

La disparition de Bartels est un coup terrible porté au IV./JG 27 et même à l'ensemble de la *Geschwader*, car sa présence à leurs côtés rassurait beaucoup les « Nachwuchs » (jeunots). (Coll. J.-L. Roba)

J'ai donné l'ordre au 63e d'attaquer les avions qui se trouvaient en bas et au 61e de le couvrir tandis que je me chargeais des machines volant devant. Nous avons bénéficié de l'avantage de la vitesse et de l'altitude sur ces deux formations » **[14]**.

Le furieux combat tournoyant qui s'ensuit fait rage pendant plus de trois quarts d'heure, généralement à 8 500 m, et les Américains l'emportent haut la main. Même si les revendications de la « Wolfpack » ce matin-là sont surestimées (ses aviateurs réclament 37 Bf 109 et Fw 190 abattus qui seront ramenés à 32 après analyse des cinémitrailleuses, un probable et 16 endommagés pour la perte de quatre Thunderbolt !), les pertes infligées aux Allemands sont lourdes. Et cet *overclaiming* qui inclut au moins l'affrontement ultérieur avec le I./JG 26 n'enlève rien au mérite de Schillings qui mène son *Group* d'une main de maître et se voit homologuer durant cette sortie cinq victoires, dont trois Fw 190 A-8 sur la Belgique, ce qui lui vaudra la remise de sa seconde *Distinguished Service Cross*.

Au IV./JG 54, quatre pilotes sont tués sans contrepartie. L'*Unteroffizier* Klaus Gehring (14./JG 54) évacue son Fw 190 A-8 *WNr. 350213* en feu au-dessus d'Eupen mais le parachute du malheureux s'emmêle dans l'empennage, l'entraînant dans le crash. À la 16. *Staffel*, l'*Unteroffizier* Willi Bach, blessé au-dessus de Saint-Vith par les rafales d'un P-47 du 56th FG qui ont pulvérisé sa verrière, perd connaissance et s'écrase dans son Fw 190 A-8 *WNr. 960517* près de Röttgen à 7 km au sud de Bonn. Un autre pilote de la 16./JG 54 ne parvient pas à se soustraire aux Thunderbolt de la « Wolfpack » et y laisse la vie. Enfin, le corps du *Feldwebel* Alfred Beine (14./JG 54), un as aux sept victoires, est retrouvé à Ostbevern dans l'épave de son Fw 190 A-8 *WNr. 960086*. Quant au IV./JG 27 ayant décollé d'Achmer, il ne subit qu'une seule perte, mais elle est terrible et irremplaçable : après avoir abattu un P-47 (sa 95e *Luftsieg*), l'*Oberfeldwebel* Heinrich Bartels, qui mène la 15. *Staffel* le matin du 23, tombe lui-même en flammes, victime d'un autre Thunderbolt du 56th. Beaucoup d'historiens estiment que Schillings était le seul capable d'« avoir la peau » d'un as de cette trempe et que le vétéran de la JG 5 est l'un de ses cinq *kills* du jour. Bartels sera porté disparu et il faudra attendre le 26 janvier 1968 pour que, lors d'une recherche, la dépouille de l'*Experte* autrichien soit extraite du sol avec les restes de son Bf 109 G-10 « 13 jaune » (*WNr. 130359*) écrasé dans un champ à Villip, près de Bad Godesberg. Bartels était le pilote le plus chevronné du IV. *Gruppe* et sa présence au combat rassurait beaucoup les jeunes aviateurs de l'unité. Sa mort sera durement ressentie dans tout le IV./JG 27, si ce n'est dans toute la *Geschwader*. Entre 11h00 et 11h15, c'est autour des I. et II.(Sturm)/JG 4 de mettre en l'air une quarantaine de Bf 109 et Fw 190 respectivement pour aller intercepter les

152 B-17 de la 3rd *Bomb Division* se dirigeant vers Hombourg et Kaiserslautern sous l'escorte de 117 P-51 Mustang. Fonçant vers le nord-ouest à 3 000-4 000 m, les pilotes de la JG 4 repèrent bientôt les traînées de condensation à proximité de la frontière luxembourgeoise. Les Messerschmitt et Focke-Wulf sont en train de prendre de l'altitude pour placer leur attaque, lorsque des Mustang les surprennent. Aux commandes de son Fw 190 A-8/R2, l'*Oberleutnant* Hans-Martin Markhoff, *Staka* de la 8./JG 4, explique la suite :

« Le 23 décembre 44, nous devons tenter d'intercepter un raid américain mais ni le radioguidage, ni la synchronisation avec notre couverture aérienne ne fonctionnent. C'est donc à ma 8. *Staffel* qu'incombe une nouvelle fois la couverture en altitude de nos trois autres escadrilles. Je remarque quelques points noirs dans le ciel à environ 7 500 mètres d'altitude. Je pense tout d'abord qu'il s'agit de notre escorte qui tente de nous rejoindre. Alors que nous nous rapprochons à 800 mètres de ces appareils, des Mustang fondent sur nous. Je donne instantanément l'ordre d'enchaîner des virages successifs, mais aucun de mes « bleus » n'a l'habitude d'un combat tournoyant. Poursuivi par une dizaine de P-51, j'arrive à en toucher un. Pendant que je me débats ainsi, ma *Staffel* est éparpillée et nos Focke-Wulf sont abattus les uns après les autres par les Mustang. Six pilotes sont perdus de la sorte : deux seront capturés dans la région de Saint-Vith et les autres seront portés disparus. Mon combat contre une véritable meute de Mustang se poursuit. En dépit de plusieurs impacts dans mon appareil, j'arrive à enchaîner mes manœuvres évasives tant bien que mal. Je suis conscient que je ne leur échapperai plus longtemps si je ne change pas de tactique. Je pique brusquement et passe sous les nuages.

Comme j'ignore totalement où je me trouve, je me dirige plein est dans l'espoir de m'orienter quand je franchirai le Rhin ou la Moselle. Mais mon compas a été endommagé durant le combat et j'ai pris la direction opposée ! Je ne remarque ma méprise qu'en distinguant des avions alliés parqués sur l'aérodrome où j'espérais me poser !

Je reprends de l'altitude, repasse au-dessus de la couche nuageuse et, me basant sur la position du soleil, je fonce, cette fois, plein est. Je m'inquiète du niveau de carburant quand, brusquement, la tempête reprend. Cette fois, ce sont des Spitfire qui m'ont repéré. Au début, j'arrive à éviter leurs attaques mais, bientôt, mon moteur cale. Plus de carburant ! Il ne me reste plus qu'à sauter [...]. Après un long trajet en train, je ne réintégrerai mon aérodrome que le lendemain, 24 décembre, vers midi. [...] » **[15]**.

La 8.(Sturm)/JG 4 est étrillée, puisqu'elle est quasiment anéantie en quelques minutes. Sur les huit pilotes engagés par l'escadrille, six sont abattus au-dessus des Ardennes belges. Le Fw 190 A-8/R2 « 10 bleu » (*WNr. 682732*) du *Leutnant* Eduard Schmidt, 23 ans, est touché dès les premiers instants du combat en plein moteur. Ce vétéran de l'aviation de transport à la TG 4 tente de larguer la verrière mais il n'y parvient pas. Demeurant très calme, Schmidt stabilise sa machine et plane pour la poser sur le ventre dans un champ enneigé près de Rossignol. Il peut s'extraire indemne de son épave et, croyant erronément avoir atterri dans ses lignes, tire une fusée de signalisation. Il prépare ensuite soigneusement ses documents pour se faire reconnaître des siens. Selon le rapport relatif à sa capture : « Il fut quelque peu déconcerté quand des soldats américains survinrent sur les lieux »...

À l'instar de son *Staffelkapitän*, complètement désorienté durant l'engagement, le *Leutnant* Dietmar Bischoff, pilotant le Fw 190 A-8/R2 « 16 bleu » (*WNr. 682771*), doit se parachuter et est capturé près de Florenville, pas très loin du point de chute de Schmidt, mais le blessé sera transféré d'urgence dans un hôpital. Les pilotes des quatre autres Focke-Wulf descendus sont portés disparus dans le secteur de Saint-Vith : le *Feldwebel* Oswald Höflich dans son Fw 190 A-8/R2 « 19 bleu » (*WNr. 681476*), les *Unteroffiziere* Arno Walter dans son Fw 190 A-8/R2 « 12 bleu » (*WNr. 682682*), Josef Nefzger à bord de son Fw 190 A-8/R2 « 7 bleu » (*WNr. 681326*) et Heinz Haug dans le cockpit de son Fw 190 A-8/R2 « 17 bleu » (*WNr. 682659*).

[14] Philippe Saintes, *op. cit.*, p. 237.

[15] Erik Mombeeck, *op. cit.*, p. 69.

Ancien pilote de Ju 52, de Caproni et de Savoia italiens de prise à la TG 4, le *Leutnant* Eduard Schmidt sert depuis peu à la 8.(Sturm)/JG 4 et est abattu dès les premiers instants du combat impliquant son *Gruppe* face à la 8th AF ce 23 décembre. (Coll. J.-L. Roba)

Le Fw 190 A-8/R2 « 10 bleu » posé sur le ventre par le *Leutnant* Eduard Schmidt à proximité du village belge de Rossignol, où l'aviateur est capturé par les Américains. On remarque quelques « beaux » impacts de 12,7 mm dans le fuselage de l'avion. (Coll. J.-L. Roba)

▶ et ◢ Deux photos du Focke-Wulf Fw 190 A-8/R2 « 20 blanc » de la 5.(Sturm)/JG 4 posé sur le ventre, non loin de la maison familiale de Brackenheim, par son pilote l'*Unteroffizier* Erich Keller le 23 décembre 1944, après qu'il a été endommagé par des P-51 de la 8th AF. Sur le second cliché, le pilote pose pour la postérité dans son cockpit ! Le disque blanc sur le flanc de la machine est l'orifice de sortie du pistolet de signalisation (*Leuchtpistole*) du bord. (Coll. E. Mombeeck)

L'un des deux survivants de la 8. *Staffel*, l'*Unteroffizier* Horst Tharann, rentrera à Babenhausen avec un avion troué comme une passoire ; l'intensité du combat aura été telle qu'il sortira de l'habitacle les jambes tremblantes et devra s'asseoir par terre pour récupérer et pouvoir remarcher.

Les autres *Staffeln* du II.(Sturm)/JG 4 limitent cependant la casse. Fuyant l'attaque des P-51, l'*Unteroffizier* Erich Keller, de la 5.(Sturm)/JG 4, grimpe pour se réfugier dans un banc de nuages à l'intérieur duquel il met le cap vers l'est. Il profite de ce répit précaire pour constater l'ampleur des dommages subis par son Focke-Wulf : son carter d'huile est perforé et son pare-brise est recouvert de liquide noir. Au bout de longues minutes de vol sans visibilité, Keller pique en dehors des nuages et reconnaît la colline du Wartberg près de Heilbronn. Originaire de la région, il décide de poser son Fw 190 A-8/R2 « 20 blanc » train d'atterrissage rentré dans un grand champ près de Brackenheim : l'aviateur passera ainsi deux jours en famille ! Le II. *Gruppe* déplore d'autres avions endommagés alors qu'ils tentent de rentrer à leur terrain, mais sans perte humaine supplémentaire.

De son côté, le I./JG 4 s'en tire un peu mieux. À la tête d'une 4. *Staffel* désignée pour fournir la couverture haute bien qu'essentiellement composée de « bleus », l'*Oberleutnant* Wilhelm Hartmann voit soudainement débouler des Spitfire mais il ne peut prévenir ses subordonnées étant donné que sa radio ne fonctionne pas. L'homonyme de l'as des as de la Luftwaffe vole au secours de son *Kaczmarek* poursuivi par deux Spitfire et réussit à les abattre à 6 000 m d'altitude à une vingtaine de kilomètres de Bastogne ; une seule des deux *Luftsiege* sera homologuée (sa 3e victoire), bien qu'à ses dires les pilotes

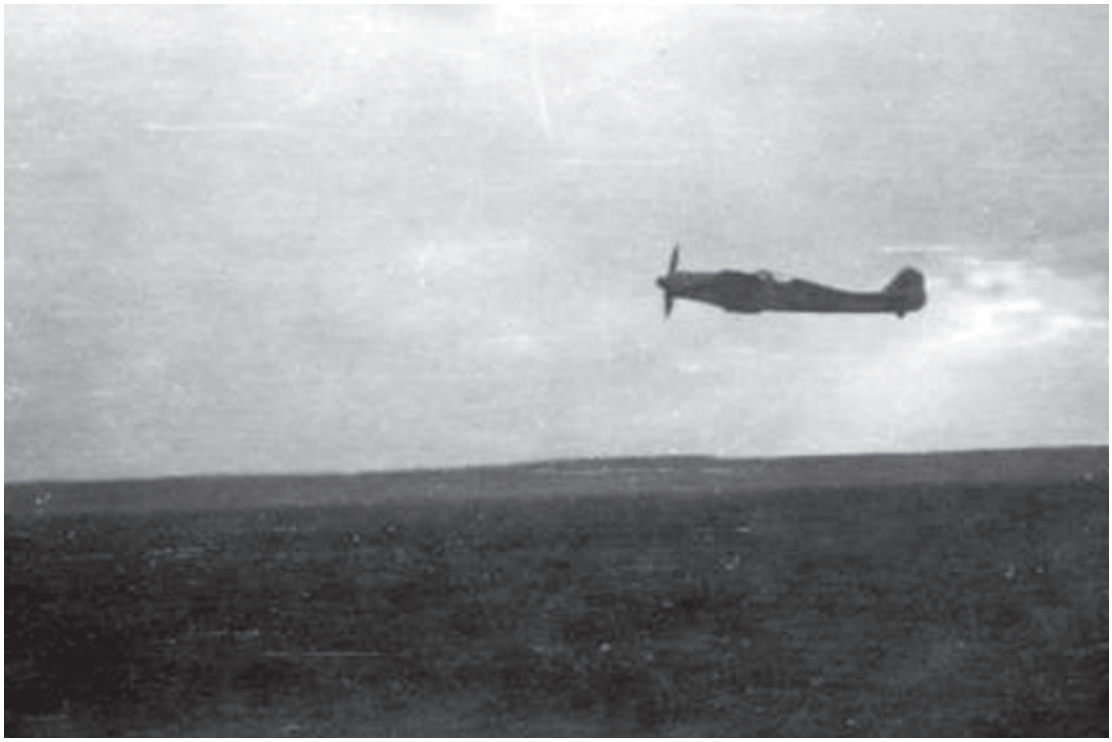
▲ Des Boeing B-17 Flying Fortress en vol au-dessus de l'Allemagne en décembre 1944. Le retour du ciel bleu le 23 permet à la 8th *Air Force* de se remettre (quoique timidement ce jour-là, avec « seulement » 423 sorties de ses quadrimoteurs) en ordre de bataille après plusieurs jours impraticables. (US Nara)

britanniques aient été capturés au sol l'un et l'autre près d'une batterie d'artillerie. Hartmann réalise alors qu'il est seul et, à court de carburant, se pose à Bonn en guise d'étape avant le retour à Darmstadt-Griesheim. Hormis le Bf 109 G-14 « 8 bleu » (*WNr. 462980*) de la 4. *Staffel* descendu à proximité de Bitburg et son pilote blessé en la personne du *Gefreiter* Franz Lammel, ainsi que quelques appareils endommagés (dont deux au retour lors d'une collision sur le terrain de Darmstadt quand l'*Unteroffizier* Oskar Fromberg, du *Stab*, ne peut éviter l'appareil d'un *Oberfähnrich* de son *Gruppe* posé sur le ventre quelques instants plus tôt), le I./JG 4 rentre au complet.

Également confronté aux P-51, le IV./JG 27 endeuillé par la disparition de Bartels réussit à remporter deux victoires supplémentaires, mais perd de nouveau un Messerschmitt, dont le pilote s'en sort toutefois sain et sauf. Il est fort possible que le seul B-17G abattu par la chasse allemande ce 23 décembre (le S/N 44-6619 « Darling Dott » du 331st BS/94th BG) soit le fait de la JG 27.

Le III./JG 1 décolle de Rheine quelques minutes après les deux *Gruppen* de la JG 4, à 11h26. Ou plutôt ce que le *Hauptmann* Erich Woitke est en mesure de faire voler ce jour-là, soit… deux *Schwärme* ! Les B-17 ont survolé six minutes plus tôt la base aérienne de Cologne-Wahn abritant la SG 4 de Janssen. Ayant embarqué dans le Bf 109 G-14/AS « 17 jaune », le *Leutnant* Karlheinz Sundermeier a consigné le récit de cette sortie dans son journal :

« Ce jour-là, je volais en tant que *Kaczmarek* avec notre *Staffelkapitän* l'*Oblt.* Jochen Janke, la deuxième *Rotte* était menée par l'*Ofw.* Fritz Flaspel, tandis que l'autre *Schwarm* provenait d'une autre *Staffel*. Après le décollage, nous avons d'abord volé vers la région de Cologne, où nous avons repéré quelques chasseurs américains, mais avons décidé de ne pas les engager en combat aérien. Néanmoins, le deuxième *Schwarm* s'est détaché de nous à ce moment-là, si bien que nous nous sommes retrouvés seuls ; notre deuxième *Rotte* n'était plus là non plus, je ne me souviens plus où elle était allée. Nous avons continué à voler à deux, l'*Oblt.* et moi, et nous avons croisé un *Pulk* [mot allemand pour *box*] de Boeing au-dessus de la région du Hohe Acht, qui volaient sans protection de chasseurs. Nous avons immédiatement attaqué les quadrimoteurs, juste au-dessus du circuit de course automobile du Nürburgring. Janke a réussi à abattre un B-17, mais il a lui-même été touché par les tirs défensifs des mitrailleurs de bord et a dû sauter en parachute. J'ai moi aussi encaissé quelques coups, dont un dans le radiateur, si bien que j'ai dû interrompre mon attaque tout de suite pour tenter de revenir le plus loin possible vers l'est. Mais mon moteur n'a pas tenu longtemps et, peu après, j'ai dû effectuer un atterrissage sur le ventre hélice en drapeau près de Meckenheim, au sud-ouest de Bonn. Tout s'est relativement bien passé. J'étais entier ; l'avion avait subi 45 % de dommages.



◀ Décollage d'un Focke-Wulf Fw 190 D-9 « Langnase » (long nez) du II./JG 26 à Kirchhellen en novembre 1944, à quelques semaines du début de l'offensive des Ardennes. (Coll. J.-L. Roba)

◣ *Kommandeur* du II./JG 26, le *Major* Anton Hackl, se voit homologuer le 23 décembre un triplé en quatre minutes sur un P-51, un Lancaster et un Mosquito, ses 135e à 137e victoires de la guerre. (US Nara)

▼ Le *Squadron Leader* Robert « Bob » Palmer, du No 8 *Group* de la RAF, décoré de la *Victoria Cross* à titre posthume pour son sacrifice du 23 décembre 1944 sur Cologne, au cours duquel il a maintenu son Lancaster fortement endommagé en ligne de vol pour mener le bombardement à son terme. (DR)

Après avoir démonté la radio et pris mon parachute sous le bras, j'ai passé la nuit chez l'instituteur de Meckenheim, d'où j'ai été emmené le lendemain par une Kübelwagen de la Waffen-SS jusqu'à Opladen. Wuppertal n'était pas loin d'ici, et je suis allé chez moi où j'ai pu passer le réveillon de Noël. J'ai appris plus tard que l'*Oblt.* Janke était également à Wuppertal ce soir-là, mais il ne s'est pas autant amusé que moi, car il a passé la nuit à la gare ferroviaire. Le 25 décembre, nous avons tous deux rejoint notre *Gruppe* à Rheine, où le *Hauptmann* Marschall, heureux de notre retour, nous a chaleureusement accueillis » **[16]**.

Le III. *Gruppe* de la « Oesau » est crédité de deux victoires sur des B-17 lors de cette mission : celui abattu par l'*Oberleutnant* Janke (sa 1re) et un autre mis *Herrauschuss* – c'est-à-dire que le bombardier a été tellement endommagé qu'il a dû sortir de sa formation, ce qui équivaut quasiment à une mort certaine – par le *Hauptmann* Woitke. Ces succès (les seuls du *Gruppe* ce jour-là !) sont obtenus au prix du « Gustav » du *Staffelführer* de la 11./JG 1 Hans-Joachim Janke qui s'est parachuté comme nous l'avons vu et du Bf 109 G-14/AS « 17 blanc » (*WNr. 784112*) de l'*Unteroffizier* Kurt Malkwitz, de la 9./JG 1, victime des tirs de riposte d'un B-17 près de Francfort et qui doit sauter blessé. Trois autres Messerschmitt sont déclarés pertes totales.

À son tour envoyé en fin de matinée contrer les formations de B-17, le I./JG 27 rentre bredouille de cette mission (sur laquelle les détails manquent). Le *Gruppe* perd néanmoins ce jour deux Bf 109 détruits et deux autres fortement avariés sans que l'ennemi ne soit impliqué (aucune perte humaine). Ce qui n'empêche pas le nouveau *Kommandeur* désigné la veille, le *Hauptmann* Eberhard Schade, de recevoir la Croix allemande en or des mains du *Generalleutnant* « Beppo » Schmid. Le II./JG 27 est lui aussi dépêché contre les *Viermots*. Environ une heure après son décollage, le *Gruppe* repère une formation de Flying Fortress escortée par des Mustang à l'ouest du massif montagneux du Hunsrück. L'*Unteroffizier* Kässinger de la 6. *Staffel* abat un B-17 (1re victoire), mais l'interception se solde par la mort de l'*Oberleutnant* Klaus Meinert, pilotant le Bf 109 G-10 « 12 blanc » (*WNr. 490218*) de la 8./JG 27 tombé sous les coups des P-51 près d'Altenglan. Le II./JG 26 du *Major* Anton Hackl fait décoller de Nordhorn 19 de ses Fw 190 D-9 flambant neufs à 11h52, les « Langnase » prenant aussitôt la direction du sud-ouest cap sur les Ardennes. Or, sur le trajet, ils sont aperçus et pris en chasse par un *Squadron* de P-51 du 364th FG évoluant lui aussi en *Sweep* de la « Mighty Eighth » (il est possible aussi que ce soient des Mustang des No 19, 65 ou 122 *Squadrons* RAF). Deux Dora vont au tapis : le *Feldwebel* Werner Frass (8./JG 26) est tué à bord du Fw 190 D-9 « 5 bleu » *WNr. 210168* qui s'écrase à l'ouest de Cologne, alors que le *Leutnant* Helmut Wirth (5./JG 26) réussit in extremis un atterrissage sur le ventre avec son « 12 blanc » *WNr. 210164* près de Münster-Buldern et en sort juste avant qu'il n'explose ; n'ayant pas eu le temps de courir assez loin, Wirth est tout de même blessé. Hackl sauve toutefois l'honneur en descendant à 12h52 un des P-51 qui se pose en catastrophe dans les lignes alliées (sa 135e victoire).

La suite de la mission est nettement plus favorable au II. *Gruppe* du grand as bavarois. Le *Bomber Command* a confié au No 8 *(Pathfinder Force) Group* la tâche d'écraser

[16] Jochen Prien & Peter Rodeike, *Jagdgeschwader 1 und 11, Teil 2: 1944*, *op. cit.*, p. 1361-1362.

la gare ferroviaire de Cologne. Trente Avro Lancaster et deux Mosquito sont de la partie, l'utilisation du système Oboe étant envisagée au vu des nuages annoncés (le service météo de la RAF prévoit par erreur un objectif couvert). L'affaire a fort mal débuté, car deux quadrimoteurs du No 35 *Squadron* sont entrés en collision au-dessus de la mer. Puis, le ciel complètement dégagé en débouchant sur l'Allemagne perturbe complètement les Britanniques, car ils se demandent s'il faut recourir désormais à la tactique du bombardement à vue. Pendant ce temps, le contrôle aérien de la Luftwaffe a signalé à Hackl la présence des Lancaster qui volent vers Cologne sans escorte. Comme l'occasion est trop belle, le *Kommandeur* emmène cinq Focke-Wulf dans leur direction. Très vite, les Fw 190 D-9 arrivent en vue des bombardiers qui se présentent sur la grande ville et ils passent sans hésitation à l'attaque, se concentrant tout d'abord sur le Lancaster de tête. Celui-ci tombe rapidement à 12h54, ravagé par les obus de Hackl. Deux minutes plus tard, l'ancien *Afrika-Kämpfer* enchaîne avec un Mosquito du No 105 *Squadron* (136e et 137e v.). À 12h57, l'*Oberfähnrich* Gerhard Schulwitz (8. *Staffel*) détruit un quadrimoteur anglais, ce qui fait de lui un as. Simultanément, l'*Oberleutnant* Waldemar Radener, *Staka* de la 7./JG 26, abat son premier Lancaster, suivi d'un second quatre minutes après (22e et 23e *Luftsiege*). À 13h00 sont notifiées les *Abschüsse* sur des « Lanc » des *Oberfähnrich* Seyd de la 5. *Staffel*, *Oberfähnrich* Heuser Helm et *Feldwebel* Karl Hött de la 6. *Staffel* mais la victoire de ce dernier ne sera pas homologuée. Le II./JG 26 rentre sans le moindre Focke-Wulf touché par les mitrailleurs britanniques (mais sur les onze Fw 190 D-9 qui reviennent, deux font un atterrissage forcé) et avec sept appareils revendiqués, chiffre qui concorde parfaitement avec celui de la RAF admettant la perte de cinq Lancaster du No 542 Sqn, un du No 405 Sqn et le Mosquito du No 105 Sqn. À noter la *Victoria Cross* décernée à titre posthume au leader de la formation de « Lanc », le *Squadron Leader* Robert « Bob » Palmer : son avion touché et en feu, craignant qu'une sortie de la formation n'amène les appareils le suivant à l'abandon du raid, il a poursuivi le vol jusqu'au signal du largage émis par l'Oboe et a lâché sa cargaison juste avant que son bombardier ne parte en vrille vers le sol (un seul survivant à bord, le *Flight Sergeant* Russ Yeulett).

▼ Une formation en vol d'Avro Lancaster en route vers son objectif allemand. L'opposition de la Luftwaffe faiblissant, le *Bomber Command* de la RAF multiplie les raids de jour depuis l'été 1944, mais ils coûtent parfois cher en cas de sortie de la *Tagjagd* ! (DR)

AU-DESSUS DU CHAMP DE BATAILLE, LE COMBAT CONTINUE

Pendant que de nombreuses mêlées opposent bombardiers anglo-saxons et chasseurs allemands, d'autres *Geschwadern* continuent à faire ce que Peltz attend d'elles sur le champ de bataille principal. Du moins, elles essaient d'appuyer les *Panzer* au mieux de leurs possibilités, car les aviateurs allemands éprouvent toujours les pires difficultés à pénétrer au-dessus du saillant ardennais.
Bien que plusieurs de leurs *Groups* soient mobilisés pour les missions d'escorte des B-26 et des C-47, les chasseurs-bombardiers américains sillonnent toujours le ciel en toute impunité. Le XIX TAC s'acquitte de 451 sorties au cours de la journée, le IX TAC de 211 sorties et le XXIX TAC de 105. Dans ces conditions, chaque mission d'un *Gruppe* de la *Tagjagd* tombe « sur un os ». C'est le cas par exemple du III./JG 27. En route pour une mission au-dessus de la région de Bonn en fin de matinée, l'unité est assaillie par une puissante formation de P-47. Une rude et longue empoignade débute, au terme de laquelle le *Gruppe* du Dr. Werfft réclame trois Thunderbolt pour autant de Bf 109 détruits, un quatrième chasseur allemand complètement « poivré » étant contraint à l'atterrissage d'urgence. Le seul blessé durant cet engagement est l'*Oberfähnrich* Fritz Russ, du *Gruppenstab*, qui maniait ce Bf 109 K-4 « II noir + I » (*WNr. 330260*) touché par l'ennemi à l'ouest de Bonn.
En fin de matinée, le III./JG 11 est de même confronté à une puissante formation de Thunderbolt, avec laquelle il est aux prises pendant environ 15 minutes au-dessus de la région de Trèves. À la 12. *Staffel*, le *Leutnant* Otto Geise note à ce sujet : « Notre *Gruppenkommandeur* [le *Hauptmann* Horst-Günther von Fassong] a hurlé à la radio : « *Indiens au-dessus de nous !* »

◀ Vu dans l'habitacle de son Fw 190 A, le *Hauptmann* Horst-Günther von Fassong, *Kommandeur* du III./JG 11 et *Ritterkreuzträger* aux 63 victoires (la plupart obtenues à la JG 51). Il sera tué lors de l'opération « Bodenplatte » le 1er janvier 1945. (Coll. J.-L. Roba)

Nous apercevions généralement un ou deux *Schwärme* de Mustang, qui ne nous attaquaient pas tout de suite, mais appelaient des renforts qui arrivaient en quelques minutes. Puis, ils nous faisaient ce que nous avions infligé aux Russes à l'est : ils piquaient d'une altitude supérieure sur notre *Gruppe*, qui avait entre-temps formé un cercle défensif, et l'attaque d'une grande sauvagerie commençait. Il fallait des nerfs d'acier et une discipline de vol extrêmement stricte pour maintenir le cercle défensif fermé et ne pas flancher à ce moment-là, car quiconque quittait la protection du cercle – ne serait-ce que pour la prétendue bonne raison d'abattre un ennemi – était dans la plupart des cas un homme mort » [17].

Le Focke-Wulf de Geise est légèrement endommagé durant cet engagement mais son moteur finit par rendre l'âme, le poussant à un atterrissage d'urgence dont il se sort avec une petite commotion cérébrale. C'est la seule perte du III. *Gruppe* qui revendique pour sa part, de façon très optimiste, huit *Luftsiege* sur des P-47 ! Les pilotes « vainqueurs » sont, dans l'ordre chronologique, le *Feldwebel* Alfred Pfeffer (10./JG 11, 8e v.) à 11h45, l'*Oberleutnant* Heinz Grosser (11./JG 11, 6e v.) à 11h50, le *Feldwebel* Job (10./JG 11, 3e v.) à 11h52, le *Feldwebel* Schwarz (11./JG 11, 4e v.) la même minute, l'*Unteroffizier* Noreisch (10./JG 11, 1re v.) à 11h53, le *Fähnrich* Hackelsberger (11./JG 11, 1re v.) à 11h55, l'*Oberfeldwebel* Karl Hiller (*Stab*, 9e v.) à 11h56 et l'*Oberfeldwebel* Georg Keil (9./JG 11, 10e v.) à 11h58.

À l'extrémité Sud du front, des Bf 109 du III./JG 53 « Pik As » décollent de Kirrlach à 10h50 pour une mission de traque des avions d'observation d'artillerie et des *Jabos* alliés dans la région d'Haguenau. Le *Gruppe* franchit la ligne de front vers 11h30 et patrouille dans le secteur attribué. Comme les pilotes allemands n'ont rien à se mettre sous la dent, la formation se disperse un peu avant midi. Plusieurs Messerschmitt rentrent en Allemagne et vont se poser à Darmstadt-Griesheim vers 12h10 parce que leurs réservoirs d'essence sont presque vides. Ceux qui poursuivent encore quelques minutes la mission ont la désagréable surprise, alors qu'ils s'apprêtent eux aussi à faire demi-tour, d'être attaqués par des P-47, comme l'évoque le *Leutnant* Wilhelm Westhoff, de la 12./JG 53, qui pilote alors le Bf 109 G-14 codé « 2 blanc + I » (*WNr. 462763*) : « Près de Weissenburg, à environ 3 000 m d'altitude, j'ai été surpris par une forte explosion dans le cockpit. Ma première impression a été : des munitions explosives d'un Thunderbolt attaquant depuis le soleil. Mon visage saignait, ma peau était entaillée par des éclats à plusieurs endroits et ma vision était brouillée. Durant la descente abrupte qui a suivi, j'ai tenté de larguer la verrière. J'estime être arrivé à environ 1 500 m d'altitude quand j'ai réussi à le faire. J'ai eu du mal à sauter et j'y suis finalement parvenu en poussant le manche à balai avec mon pied – c'était mon quatrième saut. Je me suis laissé tomber un moment, j'ai tiré sur les suspentes et j'ai eu la surprise de me retrouver encerclé par des Américains près d'un arbre fruitier au bord d'une autoroute. Ils ont crié « *Haut les mains !* », mais je n'ai pu obéir que d'un bras, ne pouvant lever l'autre main qu'à hauteur du cou » [18].

Ayant trois victoires à son actif, Westhoff finira la guerre dans un camp de prisonniers.

Le III./JG 53 perd deux autres appareils dans la journée sans que l'ennemi n'en soit la cause. Le II./JG 53 est pour sa part engagé au sud-ouest du front et déplore trois pertes en combat aérien au cours de la journée. Les *Unteroffizier* Günter Krüger de la 5. *Staffel* et *Unteroffizier* Helmut Desaga de la 7. *Staffel* sautent en parachute blessés respectivement de leurs Bf 109 G-14 « 1 noir + - » (*WNr. 464164*) crashé près d'Achern et « 2 blanc + - » (*WNr. 464336*) écrasé à Waghurst, alors que l'*Unteroffizier* Hans Zimmermann, de la 8./JG 53, est tué en duel aérien dans le secteur de Rastatt à bord de son Bf 109 G-14/AS « 3 bleu + - » (*WNr. 785613*).

[17] *Ibid.*, p. 1365.

[18] Jochen Prien, *Jagdgeschwader 53 (volume 3): A History of the "Pik As" Geschwader : January 1944-May 1945*, Schiffer Publishing, 1998, p. 995.

COMBATS DÉCOUSUS L'APRÈS-MIDI

La matinée a donc été particulièrement chargée en opérations aériennes. D'un côté, les incursions de la 8th *Air Force* et du *Bomber Command* ont diverti une partie des JG en dehors des Ardennes ; de l'autre, l'escorte des B-26 de la 9th *Bomb Division* et des C-47 du IX TCC a requis plusieurs *Fighter Groups* qui n'ont, par la force des choses, pu mener leurs habituelles missions de chasse-bombardement. Ces derniers reviennent donc à leurs fondamentaux dans l'après-midi. Les P-47 et P-38 sont déchaînés, à un point tel qu'il est impossible de décrire toutes leurs actions, mais les 2. *Panzer-Division*, 116. *Panzer-Division*, 130. *Panzer-Lehr-Division*, 2. *SS-Panzer-Division* « Das Reich », 9. *SS-Panzer-Division* « Hohenstaufen » sont particulièrement visées et attaquées sans relâche jusqu'à l'arrivée de la pénombre. Et les arrières immédiats des divisions allemandes ne sont pas épargnés.

Compte tenu de la situation locale, quelques *Groups* de B-26 Marauder sont renvoyés sur les arrières de l'armée allemande au cours de l'après-midi et ne font cette fois pas de mauvaise rencontre tant les JG se sont déjà dépensées. Tant mieux, car les effectifs de certains d'entre eux sont franchement clairsemés. Le pourtant très éprouvé 391st BG réussit tout de même à envoyer 21 bimoteurs sur Neubourg, ce qui n'est pas un mince exploit au vu de l'hécatombe matinale. Au 387th BG, seulement 26 bombardiers peuvent participer à la mission de l'après-midi sur la petite ville de Prüm (à 50 km à l'est de Bastogne, elle

▶ Pilotes de la JG 53 « Pik As » en discussion autour d'un Messerschmitt Bf 109 camouflé sous les arbres à distance de la piste. La *Geschwader* de l'*Oberstleutnant* Helmut Bennemann est en charge des opérations sur l'aile Sud du front ardennais jusqu'en Alsace. (Coll. J.-L. Roba)

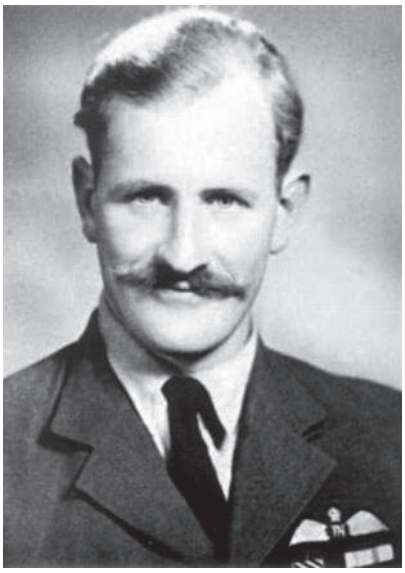
◢ Le *Squadron Leader* Gerald Stapleton, commandant du No 247 *Squadron*, est capturé par les Allemands le 23 décembre après que son Typhoon a été frappé par les débris du train qu'il attaquait à la roquette. (DR)

▼ Bien plus que les *Jabojagd* des JG, la *Flak* est la principale menace pour les pilotes des chasseurs-bombardiers alliés. Touché lors de l'attaque d'une colonne motorisée allemande, le P-47 S/N 42-76437 nommé « Street Cleaner » du 378th FS/362nd FG se crashe ce jour-là dans un champ à Schumannseck (pilote capturé). (DR)

se trouve placée à l'intersection de plusieurs voies de communication stratégiques) et 21 d'entre eux sont à leur tour mis temporairement hors de combat par une *Flak* particulièrement intense ! Le *Group* est mal tombé, car l'artillerie antiaérienne ennemie l'est globalement moins, si bien qu'un seul B-26 (du 394th BG) est perdu sur un nœud ferroviaire : c'est tout de même le 42e Marauder détruit de la journée !

À noter que l'activité de la 2nd TAF est très réduite, car à l'instar des aérodromes de la KG 51 près de la frontière néerlandaise, ceux des Britanniques à l'intérieur des Pays-Bas sont couverts par un plafond très bas. La plupart des unités d'attaque au sol de la RAF sont donc inactives. Après une simple patrouille matinale dans le secteur de Nimègue, le No 349 *Squadron* belge effectue deux opérations l'après-midi, la première vers 13h00, lorsqu'une formation de six Spitfire est envoyée sur Anvers pour repérer la trajectoire des missiles V1, la seconde vers 15h00, quand huit avions accomplissent une patrouille sans histoire sur le secteur Malmedy–Jülich. Au 2nd TAF, les principaux événements notables de la journée sont l'attaque soudaine des Spitfire IX du No 411 Sqn par un Me 262 solitaire (de la KG 51 ou KG(J) 54 ?) lors d'un *Sweep* à l'est d'Eindhoven (pas de perte) et la capture à l'est de Düren du commandant du No 247 Sqn, le *Squadron Leader* Gerald « Stapme » Stapleton, qui en détaille les circonstances : « La chance a finalement tourné pour moi le 23 décembre 1944. Faisant partie d'une formation de 16 Typhoon des No 247 et 137 Sqn à Eindhoven, dirigée par le *Wing Commander* Kit North-Lewis, nous avons reçu l'ordre de débusquer plus de 15 chars allemands qui forçaient le passage dans le secteur américain. Le temps était exécrable et nous avons eu la chance d'éviter les collisions. Incapables de localiser les chars, nous avons reçu l'ordre de nous rescinder en *Squadrons* individuels et de poursuivre la reconnaissance armée. J'ai repéré un train et j'ai mené l'attaque. Une de mes roquettes a dû entrer dans la boîte à feu [de la locomotive], car il y a eu une terrible explosion et mon radiateur a été perforé alors que je volais à travers les débris. J'ai tenté de ramener mon appareil à basse altitude, mais j'ai tout simplement manqué d'altitude. J'ai dû effectuer un atterrissage forcé à environ 3 km à l'intérieur des lignes allemandes et j'ai été fait prisonnier ».

Après le fiasco de sa mission matinale – qui n'a jamais été à son terme – la SG 4 reçoit un nouvel ordre de décollage pour 13h40.



Focke-Wulf Fw 190 A-8
Avion du *Hauptmann* Hans Ehlers
Kommandeur I./JG 1 « Oesau »
Twente, Pays-Bas, décembre 1944

Comme décidément rien ne se passe comme prévu, 35 *Jabos* alliés surgissent quelques minutes avant l'envol des Fw 190 F-8, attaquant l'aérodrome de Cologne et ses abris de 13h25 à 13h45. Par conséquent, même si aucune perte ni aucun dégât sérieux ne sont à déplorer, la mission prévue pour les hommes de l'*Oberstleutnant* Janssen est annulée.

Il semble que l'omniprésence des JG dans le ciel ait d'ailleurs incité les Alliés à prendre le taureau par les cornes, car, après avoir découvert les nouveaux terrains de la JG 26, ceux-ci sont « visités » : Nordhorn subit aussi une attaque des chasseurs-bombardiers alliés qui coûte deux Dora au II./JG 26 et Plantlünne un raid qui entraîne la perte d'un Messerschmitt du III./JG 26, *Gruppe* qui ne semble d'ailleurs pas voler ce jour-là.

Peu sollicitée jusqu'ici (à part le III. *Gruppe*), la JG 1 « Oesau » évolue davantage sur la vallée du Rhin et la Ruhr que sur les Ardennes. À 13h45, 29 Fw 190 du I./JG 1 s'élèvent dans le ciel de Twente pour une mission dont le but n'est pas clair. On sait cependant qu'il en résulte un combat aérien avec des P-47 au-dessus de la région de Dortmund, trois appareils américains étant attribués aux *Kommandeur* et *Hauptmann* Hans Ehlers

(48e victoire), *Leutnant* Karl-Emil Demuth de la 3./JG 1 (7e v.) et *Leutnant* Herbert Neuner de la 2./JG 1 (7e v.). Mais les « Jugs » ont rendu aux Allemands la monnaie de leur pièce, étant donné que le I. *Gruppe* enregistre un tué, deux disparus et un blessé. C'est l'*Unteroffizier* Alfred Thienert, de la 4. *Staffel*, qui succombe au combat à bord de son Fw 190 A-8 « 8 rouge » (*WNr. 171192*) crashé au sud de Dortmund. Ne rentrent pas l'*Unteroffizier* Karl Fürstenau, de la 1./JG 1, vu pour la dernière fois en duel dans la région de Wesel–Cologne et porté disparu dans son Fw 190 A-8 « 9 blanc » *WNr. 739371*, de même que l'*Unteroffizier* Jürgen Kilian, de la 4./JG 1, dont le sort est inconnu. Enfin, Neuner n'a pas pu vraiment savourer sa victoire car il est gravement blessé quand son Fw 190 A-8 « 15 noir » (*WNr. 171155*) est touché par un tir fratricide de la *Flak* au-dessus de Bocholt.

Les actions du II./JG 1 ce jour ne sont pas connues, à l'exception du fait que le *Gruppe* n'endure aucune perte humaine mais qu'il raye deux Focke-Wulf de ses listes, probablement sur accident.

Les II. et III./JG 2 repartent en mission vers 14h30 mais elle tourne au drame. La faute au 373rd FG qui intercepte une demi-heure plus tard les deux *Gruppen* dans le ciel de Cologne. Si le II. *Gruppe* s'en sort à peu près bien hormis le parachutage du *Leutnant* Lothar Kabbe de son Bf 109 G, le III. *Gruppe* est malmené avec cinq pilotes tués : le *Feldwebel* Alois Weber dans son Fw 190 A-8 *WNr. 738192* (10./JG 2), le *Leutnant* Mathias Giglberger dans son Fw 190 A-9 *WNr. 205038*, le *Fähnrich* Walter Eckert à bord de son Fw 190 A-8 *WNr. 738211* (11./JG 2), l'*Unteroffizier* Rolf Burger dans le cockpit de son Fw 190 D-9 « 9 bleu » *WNr. 500069* et le *Feldwebel* Heinz Schneider dans son Fw 190 A-8 « 1 bleu » *WNr. 734394* (12./JG 2). Deux autres Focke-Wulf partent à la casse. Les trois victoires remportées par le III./JG 2 – deux P-47 crédités à 14h49 et 14h51 au *Kommandeur* Siegfried Lemke (ses 53e et 54e v.) et un troisième à l'*Unteroffizier* Michael Spiess à 14h51 (12./JG 2, 1re v.) – ainsi que celle à 14h52 de l'*Unteroffizier* Jürgen Kirchhoff au II./JG 2 (5. *Staffel*, 1re v.) ne compensent nullement ces terribles pertes.

Dans le camp adverse, le 373rd FG admet cinq pilotes portés manquants (un tué, trois prisonniers et un parachuté qui rejoindra ses lignes), preuve que la partie n'a pas été non plus facile pour les Américains.

Pour le I./JG 77 auréolé de son attaque-éclair contre le 322nd BG, la suite de la journée est beaucoup moins réjouissante. De retour en mission sur le front belgo-luxembourgeois, sans plus de détails malheureusement, il subit des pertes épouvantables, de l'ordre de 13 Bf 109 G-14 pour cinq aviateurs tués et deux blessés ! Si le II. *Gruppe* n'est pas engagé, le III./JG 77 mené par le *Hauptmann* Armin Köhler assure quant à lui de 13h45 à 15h15 une mission de couverture des unités de pointe des *Panzer* en première ligne. Mais les Thunderbolt ne lui laissent pas l'opportunité de la remplir. L'historien Jean-Louis Roba poursuit : « Ce fut une catastrophe. La 12. *Staffel* fut pulvérisée sur l'Eifel en quelques instants lors d'un combat avec des P-47. Neuf appareils furent probablement perdus dont celui du *Staka*. Trois pilotes furent sérieusement blessés et deux autres tués. Si la 12./JG 77 supporta le premier choc de l'attaque américaine, la 11. *Staffel* subit elle aussi des pertes. Deux de ses pilotes évacuèrent leur Messerschmitt mais furent mitraillés par les chasseurs ennemis et blessés à la tête lors de leur descente. Au retour, un *Schwarm* de la 9./JG 77 se crasha en se posant en urgence à Ostheim. En contrepartie de ces très lourdes pertes, le III./JG 77 ne revendiqua que trois P-47… ».

La JG 11 « repart au carton » dans l'après-midi. Le I. *Gruppe* décolle le premier pour une *Freie Jagd* mais au bout d'une demi-heure de vol, il est surpris par des Thunderbolt bientôt renforcés par des Mustang. Le combat dure un certain temps et s'étend sur une large zone. Quatre *Luftsiege* sont attribuées : un P-47 à 15h25 à l'*Unteroffizier* Karl-Heinz Kabus (3./JG 11, 1re v.), un autre à 15h30 à l'*Unteroffizier* Fontaine (2./JG 11, 1re v.), un P-51 à 15h38 au *Leutnant* Alfons Klein (4./JG 11, 32e v.) et un autre à l'*Oberleutnant* Georg Hiebl (1./JG 11, 10e v.). En revanche, le *Gruppe* endure quatre tués et deux blessés. À la 1./JG 11, l'*Oberleutnant* Georg Ulrici (ancien navigant à la KG 40 sur Fw 200) et le *Fähnrich* Egon Kaluza sont abattus en

flammes et tués dans la région de Saint-Vith respectivement dans leurs Fw 190 A-8 « 9 blanc » *WNr. 737367* et Fw 190 A-8 « 11 blanc » *WNr. 733979*. La 2./JG 11 doit se passer de son *Staka* Hiebl, parvenu à sauter de son Fw 190 A-8 « 11 noir » *WNr. 737993* bien que gravement blessé au bras (mais il succombera des mois plus tard à son amputation), du *Gefreiter* Johann Eiden et de l'*Unteroffizier* Reinhold Ehrke tous deux tués près de Gillenfeld. Enfin, la 3. *Staffel* est relativement épargnée, avec un seul pilote mis hors de combat : l'*Unteroffizier* Martin Decker ayant posé grièvement blessé son Fw 190 A-8 « 13 jaune » (*WNr. 737979*) touché en duel près d'Adenau.

Peu après le I. *Gruppe*, le III./JG 11 décolle pour sa deuxième mission de la journée : une patrouille au-dessus des routes du Hunsrück pour y empêcher les attaques des *Jabos* contre les colonnes de ravitaillement de la Wehrmacht. La sortie est marquée par un violent combat aérien avec la chasse alliée au sud de Liège. Trois victoires sont accordées sur des P-47 aux *Oberleutnant* Herbert Planer à 15h50 (9./JG 11, 3e v.), *Feldwebel* Job (10./JG 11, 4e v.) et *Oberleutnant* Grosser (11./JG 11, 7e v.). Mais le prix payé par le *Gruppe* est lourd. Quatre pilotes s'abattent en flammes entre Saint-Vith et Liège : héros de l'aviation de reconnaissance, le *Ritterkreuzträger* et *Major* Erich Putzka du *Gruppenstab* est porté disparu, les *Oberfeldwebel* Kurt Titscher et Albert Holland de la 12. *Staffel* sont tués, alors que l'*Unteroffizier* Franz Pfaffinger de la 9./JG 11 est mortellement blessé (il mourra le 28). Lorsque le combat aérien se déplace dans le ciel de Rheinbach, quatre autres Focke-Wulf sont touchés : à la 10./JG 11, l'*Oberfähnrich* Bühmann est blessé, tandis qu'à la 11./JG 11 est porté disparu le *Leutnant* Wolfgang Küke, les *Feldwebel* Georg Borkenhagen et Heinz Schwarz, abattus dans la région de Münstereifel et blessés, étant obligés de sauter en parachute. Pour finir, le *Staffelkapitän* de la 9./JG 11, l'*Oberleutnant* Planer, est tué par des chasseurs américains près de Mayen et son Fw 190 A-8 « 15 blanc » (*WNr. 960464*) s'écrase près de Reudelsterz.

Pour sa part, le II./JG 11 exécute aussi une deuxième mission ce jour, durant laquelle les *Oberleutnant* Langheld de la 5. *Staffel* et le *Leutnant* Franz de la 7. *Staffel* abattent respectivement un P-47 à 15h58 et un P-38 dans la région de Bingen (leurs 2e et 7e victoires). Aucune perte n'est signalée par le *Gruppe*.

Le II./JG 27 est de retour aux affaires en cours d'après-midi, ses appareils ayant été redéployés en prévision de cette nouvelle mission sur différents aérodromes de la région de Worms. Leurs Messerschmitt en décollent pour une *Freie Jagd* au-dessus de la vallée du Rhin. Or, ils croisent le chemin d'une formation de chasseurs américains très supérieure en nombre, rencontre mortellement fatale à l'*Unteroffizier* Günther Pache de la 8. *Staffel*, dont le Bf 109 G-14/AS « 5 bleu » (*WNr. 785847*) est abattu en combat dans la région de Rhein-Main. La formation allemande ayant éclaté dans tous les sens durant l'engagement, les Messerschmitt dont les pilotes sont gênés par le brouillard qui tombe se posent sur les premiers aérodromes entrevus au sol.

Au sein du I./JG 3, les actions de la journée sont mal connues, mais un pilote de la 4. *Staffel* ne rentre pas à l'issue d'une mission marquée par un combat aérien : l'*Unteroffizier* Roland Schmidt est porté disparu dans son Bf 109 G-14 « 10 vert » (*WNr. 780723*). Un autre avion est perdu en opération mais pas du fait de l'ennemi (occupant indemne).

Les opérations de la JG 6 « Horst Wessel » en ce 23 décembre sont mal connues. Les *Gruppen* de l'escadre de l'*Oberstleutnant* Johann Kogler sont apparemment déployés au-dessus de la Westphalie (comme la JG 1). Le I./JG 6 signale la destruction d'un Fw 190 et trois autres endommagés – l'ennemi n'y est pour rien – sans perte humaine… ni le moindre succès au cours de la journée. Il en va de même pour le II. *Gruppe* ne faisant état que de dégâts sans que les Alliés n'en soient la cause : un appareil se crashe à l'atterrissage à Bielefeld, tuant le pilote, et un autre doit se poser sur le ventre non loin de ce même terrain, blessant son occupant. Deux autres Focke-Wulf du groupe sont endommagés sur accident, mais sans perte humaine supplémentaire. Enfin, l'activité des Bf 109 G du III./JG 6 reste un mystère.

LA LG 1 FAIT PARLER LA POUDRE

Les *Gruppen* de harcèlement nocturne du *Gefechtsverband Hallensleben* restent cloués au sol la nuit du 23 au 24 décembre (la nuit claire serait-elle trop favorable aux P-61 et Mosquito ?), à l'inverse des NJG qui passent une bonne partie de leur temps à s'interposer face aux intrusions des Mosquito dans la vallée du Rhin. Toutefois, à 18h37 et 18h47 respectivement, alors qu'ils volent en protection de la Ruhr face aux raids de la RAF, les I. et IV/NJG 6 reçoivent l'ordre de partir pour des missions d'attaque au sol dans le triangle Metz–Verdun–Sedan mais seulement deux équipages du IV. *Gruppe* le captent dans leur récepteur radio. Ce n'est que partie remise, car des Ju 88 des I. et II./NJG 4 s'emploient à des *Nachtschlachteinsätzen* qui leur coûtent trois Ju 88 G-1.

▶ Gros plan à Neuruppin sur le Bf 109 K-4 « 17 blanc » de la 10./JG 77 déjà vu précédemment, qui est l'avion de l'*Unteroffizier* Heinrich Munninger, tué à bord par la DCA durant l'opération « Bodenplatte ». Nous sommes à quelques jours de l'offensive des Ardennes qui va clairsemer les effectifs de la *Geschwader* « Herz As ». (Coll. J.-L. Roba)

◀ Le *Leutnant* Karl-Emil Demuth, as de la 3./JG 1, remporte sa 7e *Luftsieg* de la guerre ce jour en se voyant accorder un Thunderbolt dans le ciel de Dortmund. Il finira la guerre sur chasseur à réaction Heinkel He 162 Spatz. (Archives Aérojournal)

Un quatrième *Nachtjäger* de la 3./NJG 4 encaisse les coups d'un P-61 Black Widow à 1h45 : les commandes sont perdues, si bien que le pilote, l'*Unteroffizier* Theo Reche, ordonne à son équipage de sauter… sauf qu'il parviendra à reprendre le contrôle de la machine et à la ramener à Rhein-Main (ses deux camarades sont en revanche capturés à Épernay) !

Le « vainqueur » du Junkers de Reche est certainement le *1st Lieutenant* John W. Anderson du 422nd NFS basé à Florennes, comme l'explique Nicolas Clinaz : « John Anderson et son radariste, le *2nd Lieutenant* James Mogan, décollent en direction du front – à cinq minutes de vol – désormais proche de la Meuse ! Anderson repère des feux de position au moment où son radariste annonce un contact à 5 km. Un Ju 88 est découvert, évoluant énergiquement. Une rafale touche l'aile droite puis les canons se taisent : ils se sont enrayés ! Le Junkers en profite pour se soustraire en plongeant. Une course-poursuite s'engage au ras du sol. Les canons aboient de nouveau et le moteur droit de l'Allemand fume. Le solde des obus est expédié sur le bimoteur, sans résultat, bien que celui-ci sème des débris. Ses lampes de navigation s'éteignent enfin. Le Ju 88 est aperçu une dernière fois à 19h35 se rapprochant du sol (à l'est de Nassogne), toutefois sans le percuter ; Anderson annonce une revendication probable » [19]. Sa prudence est bien avisée, étant donné que Reche a réussi à sauver son avion.

Peu sollicitée ces dernières nuits, la LG 1 envoie de nombreux Ju 88 S en mission de harcèlement derrière les lignes alliées. Laissons la parole à Jean-Louis Roba : « La Lehrgeschwader 1 va devoir opérer sérieusement cette même nuit. Les Ju 88 du I. *Gruppe* partent bombarder des objectifs dans le secteur Metz–Luxembourg–Neufchâteau. L'attaque se fera sans problème mais, au retour, deux équipages doivent abandonner sur l'Allemagne leur appareil victime d'ennuis techniques ou d'un manque de carburant. Tous les aviateurs seront indemnes. Au retour à Varel, les bimoteurs sont ravitaillés et repartent pour mener des opérations de harcèlement sur le front. Mais, cette fois, deux des Ju 88 se heurtent à des chasseurs de nuit. Un équipage sera tué. Le II./LG 1 est également engagé au départ d'Ahlhorn sur le secteur Metz–Luxembourg. Lors du décollage, un appareil perd de l'altitude et explose en percutant le sol (équipage tué). Le L1 + KM est intercepté et abattu sur Hannut par un Mosquito *Nightfighter* du No 219 *Squadron* basé à Amiens ».

Mais ce n'est pas fini, car le II./LG 1 affecte à douze autres Ju 88 la mission de décoller avec un intervalle de 30 minutes pour bombarder les colonnes ennemies évoluant sur la route Metz–Mersch, ce qui doit permettre de maintenir un bimoteur sur le secteur durant presque toute la nuit. Le L1 + EM du *Leutnant* Helmut Reiche est touché par la DCA mais rentre quand même, tandis que le L1 + CN de l'*Unteroffizier* Hans Fischer, ses instruments détruits par les rafales d'un chasseur de nuit, est abandonné en vol par son équipage sur instruction du pilote qui parvient malgré tout à poser en catastrophe l'appareil à Deest (près de Nimègue).

LOURDES PERTES DES DEUX CÔTÉS

Ayant accompli 992 sorties au cours de la journée, la chasse allemande engagée dans la bataille des Ardennes a fourni un nouvel effort considérable. Et il a été payant, car avec 119 victoires en combat aérien homologuées au cours de la journée du 23 décembre, elle réalise là sa meilleure journée de l'offensive et même de très loin. Son comportement au feu lui vaudra une prestigieuse mention dans le bulletin officiel de la Wehrmacht le lendemain : « Avec l'amélioration du temps, une importante force aérienne fut déployée des deux côtés sur le champ de bataille de la grande campagne hivernale. Au cours de combats aériens acharnés, les chasseurs allemands abattirent 115 [sic] avions ennemis. Une escadre américaine de bombardiers bimoteurs fut entièrement détruite, perdant à elle seule 44 appareils ».

Mais le succès des JG est très relatif, pour ne pas dire sans lendemain. Si les pertes et revendications des deux camps concordent au sujet du raid du *Bomber Command* de la RAF sur la gare de Cologne, le différentiel est bien plus important concernant la confrontation avec les Américains. La 8th *Air Force* reconnaît la perte d'un B-17 et huit chasseurs (cinq P-51 et trois P-47), tandis que la 9th AF mentionne la destruction de 42 B-26 et 16 chasseurs-bombardiers (14 P-47 et deux P-38). Non seulement, les pertes réelles de l'aviation alliée sont inférieures à ce que clament les Allemands, quoiqu'elles restent lourdes et les plus importantes de la bataille des Ardennes (suscitant un traumatisme réel chez les équipages de B-26), mais celles du II. *Jagdkorps* sont également très élevées : 113 chasseurs détruits et 58 pilotes tués, c'est bien plus que la Luftwaffe ne peut se le permettre. Durant cette journée, certains *Gruppen* ont beaucoup (trop) souffert. Malgré son palmarès du jour très flatteur, la JG 11 enregistre ainsi à elle seule la destruction de 32 appareils et la disparition de 14 aviateurs ! Et quand le IV./JG 27 ne relève qu'un seul pilote tué au cours de la journée (un exploit en soi), la mort a choisi de s'emparer d'un as du calibre de Bartels. Qualitativement comme quantitativement, ce sont des pertes insoutenables qui commencent à peser sur le moral des aviateurs de la Luftwaffe.

Mais cet effondrement moral n'est pas spécifique à l'aviation allemande. Dans les forces aériennes alliées, où l'on a ressassé depuis l'été 1944 à qui voulait bien l'entendre que la guerre serait gagnée avant Noël et que chacun serait rentré chez lui pour passer les Fêtes, la nouvelle de l'offensive allemande a été un vrai choc. De très nombreux cas de *Nervous breakdown* sont relevés à cette époque précise, tandis que le médecin d'une escadrille belge déclare que les cas les plus nombreux à soigner à l'unité concernent la dépendance à l'alcool. Mais les Alliés ont un réservoir humain inépuisable, alors que le Reich plus du tout.

Conjuguées au manque de résultat de l'offensive au sol, les pertes élevées affectent durement le moral des personnels volants de la Luftwaffe et leur attitude au combat commence à s'en ressentir. D'après les décryptages d'ULTRA, le *Kommodore* de la JG 27, l'*Oberst* Gustav Rödel, aurait signalé ce 23 décembre même qu'au moins 20 % de ses hommes rompaient prématurément le combat ou larguaient leur réservoir auxiliaire en urgence sans raison valable pour tenir le prétexte à un retour prématuré à la base. Le vétéran de la « guerre de désert » ordonne, pour remédier à ces défaillances, que « même en cas d'intense activité aérienne des Alliés, une partie des chasseurs fasse en sorte d'éviter le combat aérien et pénètre impérativement dans le secteur situé au-dessus des pointes les plus avancées des *Panzer* » afin d'assurer une couverture aérienne efficace aux forces

Junkers Ju 88 S-3
3./LG 1
Varel, Allemagne, décembre 1944

terrestres qui commencent à faiblir. Et que tout pilote faisant mine de se soustraire à cette directive soit traduit devant une cour martiale. Les récriminations de Rödel étant remontées jusqu'au *Generalmajor* Peltz, le commandant du II. *Jagdkorps* se plaindra ouvertement de la combativité des pilotes de chasse (critique ô combien injustifiée au regard des sacrifices consentis et succès obtenus ce 23 !).

Mais la tournure défavorable des événements a déjà profondément travaillé les esprits. Le moral des aviateurs des JG, qui était très élevé à l'annonce de l'offensive, à l'idée de châtier les Alliés aux portes de l'*Heimat* et de leur infliger un nouveau « Dunkerque », commence à flancher face à l'enlisement des *Panzer* au sol et aux pertes des JG dans le ciel. L'historien Jochen Prien relève cette anecdote parlante, rapportée ce soir-là par le *Leutnant* Hans Halbey, du III./JG 1, ayant eu une divergence de vue avec son *Kommandeur* Erich Woitke :

« L'offensive des Ardennes était au point mort et, après des jours de brouillard persistant, de neige et de pluie, le temps clair permit aux Alliés d'exploiter pleinement leur supériorité aérienne. Nos nerfs étaient à vif, et dans ce contexte, voici ce qui se produisit.

Woitke me convoqua :

- *Halbey, l'offensive est au point mort ici* – il désigna un point sur la carte en Belgique – *car une concentration d'artillerie ennemie sur une position surélevée* [certainement la crête d'Elsenborn où est massée l'artillerie du V *Corps* de Gerow et que la 12. *SS-Panzer-Division* « Hitlerjugend »est incapable d'emporter] *a stoppé notre attaque de Panzer. Demain matin, aux premières lueurs du jour, nous descendrons sur cette position avec nos avions chargés de bombes ! L'ordre de la division* [la 3. *Jaggdivision*] *en ce sens a déjà été signé à ma demande et est en route.*

Mes genoux menaçaient de céder.

- *Jawoll, Herr Hauptmann !*

De sombres pensées traversèrent mon esprit : il est complètement ivre, n'est-ce pas !? Mais que se passerait-il si, précisément parce qu'il était saoul, il avait émis un tel ordre auprès de la division, incluant mon consentement au harakiri ? Et si je refusais, ce serait probablement de la désobéissance aux ordres et peut-être même de la « lâcheté face à l'ennemi », ce qui équivaudrait au peloton d'exécution. Pendant ce temps, Woitke me lançait un regard méfiant du coin de l'œil.

- *Je pensais que, fidèle à votre serment de fidélité, vous donneriez votre consentement !*
- *Jawoll, Herr Hauptmann ! Donner son consentement…*

Il s'agissait maintenant de gagner du temps. Il devait bien y avoir une issue ! Woitke alla à son bureau.

- *Alors, mettons cela par écrit devant témoin. Hauptmann Moldenhauer venez ici !*

Après avoir mis sur le papier les grandes lignes de l'opération envisagée et spécifié notre participation volontaire devant témoin, Woitke prit une bouteille de cognac sur son bureau et posa trois verres sur la table.

- *Célébrons ça !*

Et, imperturbable, il versa le précieux liquide français sur la table à côté des verres. Il était vraiment, complètement ivre ! J'ai quitté la pièce avec le *Hauptmann* Moldenhauer, j'ai fondu en larmes devant la porte et je ne me suis calmé que lentement après que Moldenhauer a confirmé, à la suite d'un coup de téléphone à la division, que le prétendu contact de Woitke avec celle-ci n'avait jamais eu lieu. À ce moment-là, j'ai souhaité l'enfer à ce pochetron sadique » [20].

Individu au caractère bien trempé et totalement réfractaire à l'autorité, Erich Woitke avait été dégradé par une cour martiale après avoir ignoré au début de 1942 des renseignements indiquant qu'un bombardement aérien soviétique allait frapper son aérodrome (ce qui fut le cas et fatal à plusieurs de ses pilotes et personnels au sol). Son comportement de ce soir-là témoigne d'un homme arrivé au bout de ses limites. Il allait être tué au combat le lendemain… ✦

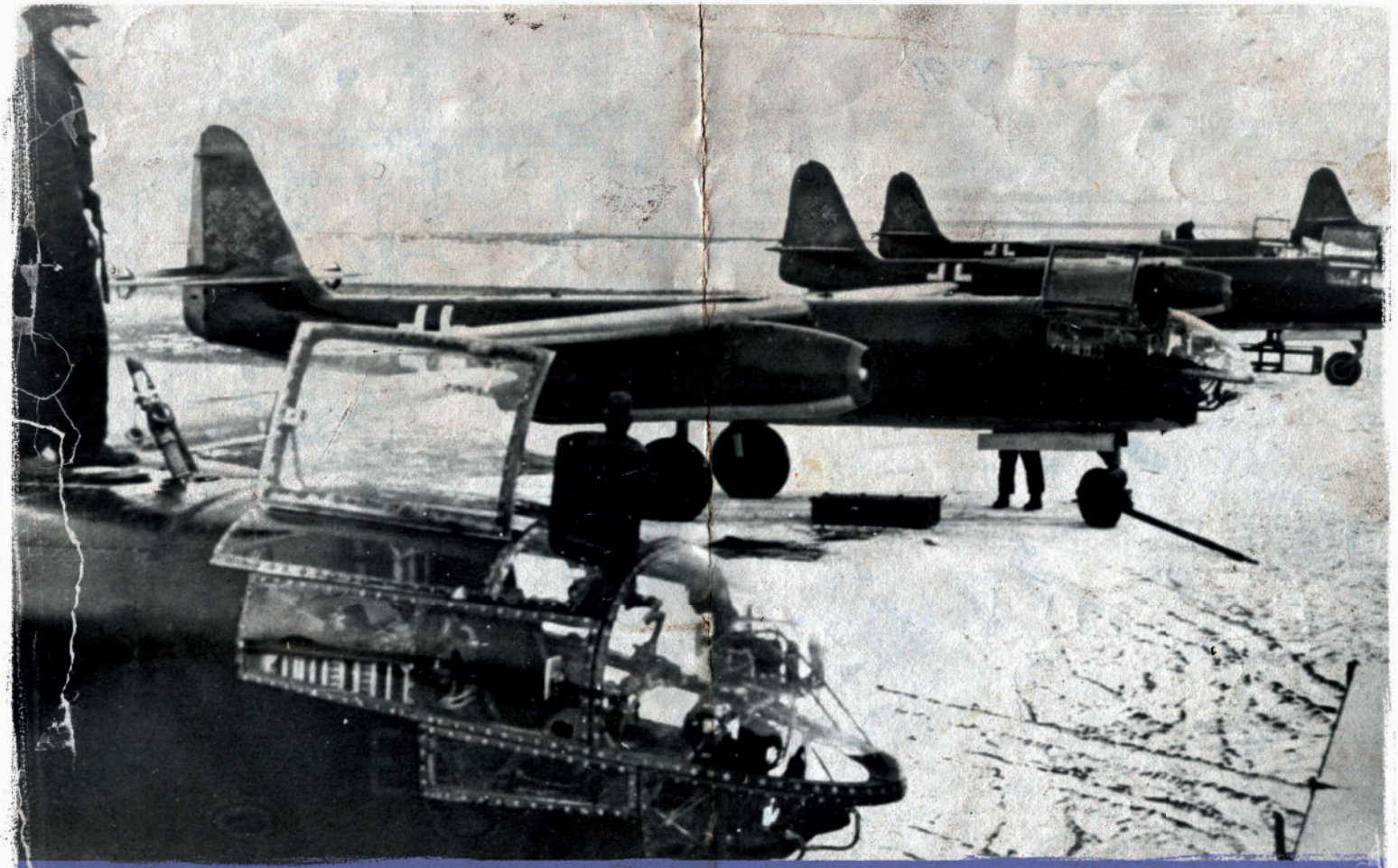
BILAN DU 23 DÉCEMBRE 1944

Unité	Base	Victoires revendiquées Chasseurs / Bimoteurs Quadrimoteurs / Avions d'observation	Tués au combat	Blessés au combat	Tués sur accident	Prisonniers de guerre	Avions détruits à 61-100% du fait de l'ennemi	Avions endommagés à 10-60% du fait de l'ennemi	Avions détruits à 61-100% sans action de l'ennemi	Avions endommagés à 10-60% sans action de l'ennemi
3. Jaggdivision										
I./JG 1	Twente	2 ch	2	1	1	0	3	0	1	0
II./JG 1	Drope	0	0	0	0	0	0	0	1	2
III./JG 1	Rheine	2 Q	0	1	0	0	2	1	1	3
I./JG 6	Delmenhorst	0	0	0	0	0	0	0	1	4
II./JG 6	Oldenburg	0	0	0	1	0	0	0	1	3
I./JG 26	Fürstenau	2 ch / 1 ob	4	0	0	0	4	1	1	2
II./JG 26	Nordhorn	1 ch / 1 bi / 6 Q	1	0	0	0	1	0	1	1
II. Jagdkorps										
I./JG 2	Merzhausen	5 bi	1	0	0	0	2	0	2	1
II./JG 2	Nidda	1 bi	2	0	1	0	2	0	1	1
III./JG 2	Kirchgöns	3 ch	5	0	0	0	5	1	0	0
Stab/JG 3	Gütersloh	0	0	0	0	0	1	0	0	0
I./JG 3	Paderborn	0	1	0	0	0	2	0	0	0
III./JG 3	Bad Lippspringe	3 bi	1	0	0	0	2	0	0	0
IV.(Sturm)/JG 3	Gütersloh	4 ch / 29 bi	2	1	0	0	6	1	0	2
I./JG 4	Griesheim	2 ch	0	0	0	0	3	0	0	3
II.(Sturm)/JG 4	Babenhausen	0	6	0	0	0	7	0	1	3
III./JG 4	Griesheim	1 ch	2	1	0	1	5	2	0	0
IV./JG 4	Rhein-Main	3 ch	3	0	0	0	5	1	0	0
I./JG 11	Biblis	3 ch / 18 bi	7	3	0	0	13	5	0	0
II./JG 11	Zellhausen	1 ch / 6 bi	3	1	0	0	7	2	1	2
III./JG 11	Gross-Ostheim	9 ch	4	3	0	0	12	5	0	1
I./JG 27	Rheine	0	0	0	0	0	0	0	2	2
II./JG 27	Hopsten	1 Q	2	0	0	0	2	0	0	0
III./JG 27	Hesepe	3 ch	0	1	0	0	4	1	0	2
IV./JG 27	Achmer	3 ch	1	0	0	0	2	0	1	1
IV./JG 54	Vörden	2 ch / 2 bi	2	0	0	0	3	0	0	0
I./JG 77	Kirchhellen	1 ch / 1 bi	6	2	0	0	9	2	3	0
III./JG 77	Düsseldorf	3 ch	2	6	0	0	6	3	2	0
5. Jaggdivision										
II./JG 53	Malmsheim	0	1	2	0	0	3	0	0	1
III./JG 53	Kirrlach	0	0	0	0	1	1	0	1	1
IV./JG 53	Echterdingen	0	0	0	0	0	1	0	1	0
	Totaux	**43 ch / 66 bi / 9 Q / 1 ob**	**58**	**22**	**3**	**2**	**113**	**25**	**22**	**35**

Source : Jochen Prien, Gerhard Stemmer et Winfried Bock, *Die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe, 1934 bis 1945 – Teil 13/ II, Reichsverteidigung 1944 (6.6 bis 31.12.1944) & Einsatz im Westen 1.10 bis 31.12.1944*, Buchverlag Rogge GmbH, 2017, p. 538.

[19] Nicolas Clinaz, *Chasse de nuit dans les Ardennes, le 422nd NFS au combat, hiver 1944-1945*, Aérojournal n° 86, février-mars 2022, p. 28.

[20] Jochen Prien & Peter Rodeike, *Jagdgeschwader 1 und 11, Teil 2: 1944*, p. 1362.



24 DÉCEMBRE RÉVEILLON SANGLANT

Très irrités, depuis le début de l'offensive allemande, par l'activité extrêmement fournie de la Luftwaffe dès que la météo est favorable aux opérations aériennes, les Alliés décident de frapper un grand coup en l'attaquant directement sur ses bases et en engageant des moyens massifs dans ces bombardements. Il va en découler une journée de combats aériens au moins aussi acharnés que la veille !

EN cette veille de Noël, le temps est clair et se prête parfaitement aux opérations aériennes, la visibilité dans les airs s'étendant de 5 à 8 km. Rien d'étonnant donc à voir le II. *Jagdkorps* aligner 1 096 sorties et les Alliés plus de 5 000, le record de la bataille des Ardennes et un chiffre qui, côté allemand, ne sera plus approché qu'à la date fatidique du 1er janvier 1945 lors du lancement de « Bodenplatte ». Autant le dire tout de suite, le volume et la complexité des opérations de cette journée sont tels – ils sont sans équivalent sur le front de l'ouest du 6 juin 1944 au 8 mai 1945 – qu'il est absolument impossible, dans le cadre d'un seul chapitre, d'être aussi précis dans le détail que pour les 17, 18 et 23 décembre et qu'une synthèse s'impose car « cela part dans tous les sens » : même les JG 300 et JG 301 (I. *Jagdkorps*), exclusivement réservées en temps normal à la défense du Reich, joignent leurs efforts au II. *Jagdkorps*.

▲ Alignement de bombardiers à réaction Arado Ar 234 B-2 Blitz du III./KG 76. Debout sur le fuselage du premier, un mécanicien attend l'arrivée du camion-citerne pour faire le plein en carburant de l'avion. (E-N Archives)

[1] Donald L. Miller, *Les Maîtres de l'Air*, Michel Lafon Poche, 2023, p. 565.

UNE MISSION POUR L'HISTOIRE : LA MISSION N° 760

Dimanche 24 décembre 1944. Ce jour de réveillon de Noël, le sud-est de l'Angleterre est en proie à une activité encore plus soutenue que d'habitude. Sur toutes les bases aériennes de la 8th *Air Force*, les téléscripteurs ont bruyamment déroulé leur message ordonnant que tous les bombardiers de toutes les unités volantes participent à un « effort total » dirigé contre les aérodromes de la Luftwaffe. De fait, les équipes de mécaniciens ont travaillé toute la nuit pour « retaper » tout ce qui pouvait voler. Agacée par la belle – mais coûteuse – performance de la Luftwaffe la veille, l'USAAF a en effet décidé de lui porter un coup sévère (et si possible mortel) en écrasant ses aérodromes dans tout l'ouest de l'Allemagne. Cette mission n° 760 est en elle-même un terrible aveu d'échec et les généraux d'état-major américains encore adeptes récemment de la théorie selon laquelle l'aviation allemande était enterrée ont dû raser les murs. D'après Donald M. Miller, auteur du fameux best-seller *Masters of the Air*, c'est d'ailleurs un ancien officier du quartier général de la 8th AF qui est à l'origine de cette mission :

« Après un an passé au QG d'Ira Eaker, le *Brigadier General* Frederick W. Castle s'était porté volontaire pour prendre la direction du 94th BG, et après avoir restauré l'ordre dans cette unité indisciplinée, s'était vu confier en avril 1944 le commandement du 4th *Combat Bomb Wing*, la plus importante escadre de la 8th *Air Force*. La veille de Noël 1944, il avait fait attaquer des centres de communication et des bases de chasseurs de la Luftwaffe » [1].

Il n'est pas impossible que l'opération ait été préparée de longue date, mais toujours est-il que les succès allemands de la veille contre les B-26 ont dû conforter les responsables de la 8th AF, et Castle le premier, quant au bien-fondé de cette gigantesque opération. Car celle-ci est sans précédent : la mission n° 760 rassemble la plus grande armada de bombardiers stratégiques jamais vue, pour la plus puissante attaque de l'histoire de la guerre aérienne. Et pour cause, elle mobilise plus de 2 000 B-17 et B-24, détournés de leurs missions stratégiques habituelles (visant les industries du cœur du Reich), et 853 chasseurs. Comme l'écrit Roger Anthoine : « Tous les groupes lourds – il y en a trente-huit dans la 8th *Air Force* – mettent en l'air tout ce qui peut voler. Même les vieux avions usés ou blessés par des centaines d'heures de combat. Même des Liberator « de cirque » [les fameux « Assembly Ships »], désarmés et peints de couleurs vives, utilisés pour faciliter l'assemblage des formations. Tous sont envoyés sur la Rhénanie !

▶ Le *Brigadier General* Frederick W. Castle est l'un des grands cadres de la 8th *Air Force*, qui s'est révélé aussi efficace dans ses commandements opérationnels que dans ses missions de planificateur à l'état-major. Commanditaire de la mission n° 760 (la plus puissante de l'histoire de la « Mighty Eighth » et même de l'histoire de l'aéronautique) lancée le 24 décembre 1944, il y perd la vie, ayant le triste privilège de devenir le plus haut gradé de la 8th AF à périr au combat durant la Seconde Guerre mondiale. (US Nara)

▼ La vague de froid qui traverse l'Europe est marquée par quelques chutes de neige sur la Grande-Bretagne le 10 décembre. Mais ce n'est que le mois suivant qu'elle tiendra au sol quelques jours (moment où a été pris ce cliché des B-17G du 401st BG à Deenethorpe). Dans l'intervalle, c'est le brouillard qui empêche régulièrement la 8th *Air Force* de poursuivre sa campagne de bombardements stratégiques sur le Reich. (US Nara)

◀ L'*Oberleutnant* Siegfried Lemke, *Kommandeur* du III./JG 26, au milieu de ses hommes à Königsberg-Neumark en octobre 1944, durant une *Auffrischung* (période de repos et reconstitution) précédant la bataille des Ardennes. (N. Page, courtoisie J. Manrho)

▶ Des pilotes de la JG 77 faisant les cent pas dans la neige entre deux missions ardennaises. Le I. *Gruppe* est étrillé ce 24 décembre 1944, avec 16 Messerschmitt abattus et 11 pilotes tués ! (Coll. J.-L. Roba)

Au total, parmi les seuls quadrimoteurs : 1 400 B-17 et 646 B-24 soit 2 046 quadrimoteurs quittent leurs base anglaises. C'est la plus monumentale mission de toute la guerre. Cent soixante-deux appareils vont abandonner avant ou peu après le décollage. Mais il en reste assez pour qu'au moment où le dernier groupe lourd quitte la côte anglaise à la verticale de Clacton, l'avion de tête arrive déjà sur la Meuse en Belgique » [2]. Castle, petit homme tranquille aux nerfs d'acier, a la réputation de prendre part à toutes les missions risquées. Au matin du 23, il a failli ne pas participer à ce raid sur les conseils de ses médecins mais a finalement décidé d'embarquer.

Le gros des Boeing B-17 des 1st et 3rd *Air Divisions* se répartissent les frappes sur les onze aérodromes ennemis sélectionnés : 198 appareils sur Merzhausen (terrain du I./JG 2), 189 avions sur Darmstadt-Griesheim (I./JG 4), 143 sur Rhein-Main (IV./JG 4), 100 sur Biblis (I./JG 11), 96 sur Babenhausen (II. (Sturm)/JG 4), 85 sur Zellhausen (II./JG 11), 74 sur Giessen (n'abrite pas de groupe de chasse : choisi sur un mauvais renseignement ?), 60 sur Gross-Ostheim (III./JG 11), 54 sur Kirchgöns (III./JG 2), 53 sur Nidda (*Stab* et II./JG 2) et 43 sur Ettingshausen (autre base du III./JG 2). Les Boeing restants se partagent plusieurs dépôts de la Luftwaffe et une poignée de gares de triage, tandis que les B-24 Liberator de la 2nd *Air Division* se voient affecter des nœuds de communication et ouvrages d'art essentiels à la logistique de la Wehrmacht déjà visés les jours précédents (Euskirchen, Mayen, Ahrweiler, Ediger-Eller, Bitburg, etc.). Cela peut paraître répétitif, mais l'expérience récente a montré que le génie de l'armée allemande était capable d'exploiter des destructions incomplètes en réparant des ponts en quelques jours seulement.

Et ce n'est pas tout, car le *Bomber Command* britannique ne reste pas l'arme aux pieds. Il expédie 327 quadrimoteurs (248 Halifax et 79 Lancaster) accompagnés par 11 Mosquito « traiter » deux autres aérodromes de la Luftwaffe : 164 s'occuperont du terrain de Düsseldorf-Lohausen (base du III./JG 77) et 160 de celui d'Essen-Mülheim (II./JG 77).

En attendant que la formidable armada aérienne réunie par les Américains – et à moindre mesure les Britanniques – prenne son envol, la bataille aérienne se poursuit sur les Ardennes.

LES SURVIVANTS DU I./JG 77 NOIENT LEUR CHAGRIN DANS L'ALCOOL

Le IV./JG 4 s'est « levé à l'heure des poules » et a décollé au petit matin pour une mission cap au nord-ouest. Un vol sans aucun incident conclu par un atterrissage à Rhein-Main vers 9h40.

À l'instar des jours précédents, la SG 4 reçoit l'ordre à 7h45 de bombarder les troupes américaines encerclées à Bastogne. Sept Fw 190 F du III. *Gruppe* préalablement préparés s'envolent donc à 8h55 sous les ordres de l'*Oberleutnant* Herbert Eissele. Le II./SG 4 décolle pour sa part avec quinze minutes de retard. Partant de plus loin au sud-est, la JG 2 « Richthofen » poursuit sans relâche la tâche qui lui a été affectée depuis le début de l'offensive : assurer la protection des *Jabos* de la SG 4. Le départ des chasseurs est endeuillé par l'accident de l'*Unteroffizier* Friedrich Kleybrink : peu après le décollage de Merzhausen, le moteur Junkers Jumo 213 A de son Fw 190 D-9 prend feu, l'obligeant à sauter mais il vole trop bas et son parachute ne s'ouvre pas complètement. Le rassemblement de la formation de la SG 4 et celui avec les chasseurs de la JG 2 chargés d'accompagner les trois *Gruppen* d'assaut durent 25 minutes. La mission n'est pas brillante, c'est le moins que l'on puisse dire… Le III./SG 4 largue cinq bombes AB 250 et une AB 500 ainsi qu'il tire 10 à 12 roquettes sur un village non identifié, car les cibles assignées n'ont pas pu être repérées. En effet, le meneur de la formation s'est égaré en se dirigeant vers son objectif. D'autre part, une forte DCA est présente et se montre très active. Le Fw 190 F d'Eissele est fortement endommagé par des tirs venus du sol (hélice, ailes et fuselage), tandis que l'*Oberfähnrich* Zotlötterer doit sauter en parachute et est fait prisonnier. Dans les autres *Gruppen*, les pertes dans le secteur de Bastogne se montent aux *Feldwebel* Vogel (2. *Staffel*) et *Oberfeldwebel* Kobuhs (3. *Staffel*) pour le I./SG 4, et à l'*Unteroffizier* Paschke (5. *Staffel*) s'agissant du II./SG 4.

Quant aux chasseurs d'escorte de la « Richthofen », ils ne sont pas logés à meilleure enseigne : certains doivent rentrer prématurément par manque de carburant, tandis que d'autres sont accrochés par des P-38 Lightning que le chercheur Roland Charlier identifie comme des bipoutres du 430th FS/474th FG. Les I. et III./JG 2 s'en tirent sans dégât, à l'inverse du II. *Gruppe* qui enregistre des pertes. L'*Unteroffizier* Otto Kühn de la 7. *Staffel* disparaît dans son Bf 109 G-14 « 5 jaune » *WNr. 464277* sans laisser de trace dans le secteur de Bastogne, de même que l'*Unteroffizier* Friedrich Patzelt de la 6. *Staffel* près d'Aix-la-Chapelle. Sur le

[2] Cité dans Jean-Louis Roba, *op. cit.*, p. 35.

chemin du retour, d'autres Messerschmitt sont interceptés, notamment celui de l'*Unteroffizier* Max Maier (8./JG 2) qui tente un atterrissage d'urgence dans son avion endommagé et se crashe à 1 km de Nidda (il succombera à ses blessures à l'hôpital). En face, au 430th FS, les Bf 109 G-14 sont homologués aux *Captain* John Hatch et *1st Lieutenant* Wendell MacKeever qui se partagent un Messerschmitt, au *1st Lieutenant* Jack Henderson qui en abat un en solo, au *1st Lieutenant* Edward Bate crédité d'un probable et d'un endommagé, et enfin au *Captain* Raynor Roberts réclamant un autre endommagé. En revenant à leurs terrains, les Focke-Wulf de la SG 4 tombent eux aussi sur 10 P-51 Mustang, ce qui sème la confusion dans la formation. Trois avions atterrissent à 11 heures à Cologne-Wahn, un autre se pose à Sinzig au sud de Bonn, et deux appareils à Bonn-Hangelar.

À 9h00, le I./JG 77 envoie 24 Messerschmitt pour une *Freie Jagd* et *Jabojagd* au-dessus du front luxembourgeois. Après s'être regroupé au-dessus de Dortmund, le *Gruppe* du *Hauptmann* Lothar Baumann prend la direction du sud-ouest et grimpe à 5 000 m. La formation principale se compose de 16 appareils, plus deux *Schwärme* assurant la couverture haute qui évoluent un peu en retrait. Juste après avoir franchi la frontière luxembourgeoise, les Allemands croisent des P-38 Lightning avec lesquels le combat s'engage aussitôt. Quelques P-47 se joignent à la mêlée. Ce n'est pas un combat aérien, c'est une boucherie. Pour une seule *Luftsieg* sur un P-38 remportée par le *Leutnant* Horst Schlick à 9h35 (sa 26e victoire), seize Bf 109 sont abattus et sept de leurs pilotes tués ! Non seulement les pertes du I. *Gruppe* sont lourdes, mais elles affectent durement son encadrement : parmi les sept morts figurent le *Gruppenkommandeur* Baumann tombé dans son Bf 109 G-14 frappé du double chevron (*WNr. 512372*) au nord de Diekirch et le *Staka* de la 2./JG 77, l'*Oberleutnant* Iring Englisch, crashé dans son Bf 109 G-14 « 2 rouge » (*WNr. 512356*).

◥ Parmi les victimes du jour, l'*Oberleutnant* Iring Englisch, *Staka* de la 2./JG 77, dont le tableau de chasse comportait 7 *Abschüsse*… (Coll. J.-L. Roba)

▶ … mais surtout le *Gruppenkommandeur*, le *Hauptmann* Lothar Baumann, ayant cumulé 14 victoires en URSS, en Afrique du Nord et en Italie. Il avait 24 ans. (Coll. J.-L. Roba)

Combattant depuis 1941 et 1942 respectivement, Baumann et Englisch figuraient parmi les officiers les plus expérimentés de la « Herz As » et étaient titulaires de 14 et 7 victoires. Un autre aviateur de la 1. *Staffel*, le *Feldwebel* Joachim Nordmeyer, sera tué lors d'une sortie ultérieure sur les Pays-Bas sur laquelle on ne sait rien d'autre. Le taux de pertes du I./JG 77 atteint des sommets : 36 Bf 109 abattus, 14 morts, 3 blessés graves et 1 prisonnier en deux jours ! La saignée est telle que c'est le chef d'état-major du *Gruppe*, le *Major* Münnichow, qui prend la tête de l'unité à la place de Baumann mais comme il s'agit d'un officier non navigant, le commandement effectif dans les airs sera toujours confié à un *Staffelkapitän* expérimenté tel que Schlik. La disparition au combat de cadres parmi les plus chevronnés et les plus appréciés du I./JG 77 mine le moral des aviateurs qui leur survivent. Ce soir-là, de l'aveu de l'un d'entre eux, les pilotes du groupe noieront leur chagrin et leur sentiment d'impuissance dans l'alcool.

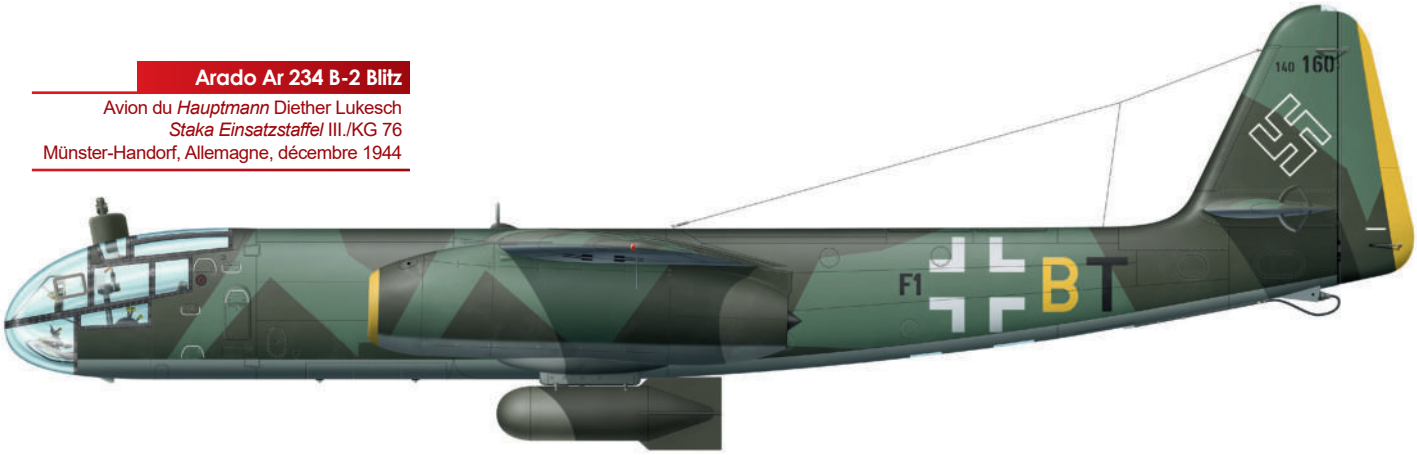
LE BAPTÊME DU FEU DES AR 234

Pendant ce temps, la matinée de la Luftwaffe est marquée par un petit événement. Si la KG 51 « Edelweiss » brille encore par son absence, le *Kommodore* et *Major* Wolfgang « Bombo » Schenck interrogeant le *Hauptmann* Hans-Joachim Grundmann du II. *Gruppe* sur la raison pour laquelle son *Kommandeur* le *Major* Herbert Voss n'a pas encore transféré ses *Staffeln* sur leurs bases opérationnelles (Schenck ordonne que le personnel au sol et des transmissions de la 6./KG 51 soit en place à Bonn-Hangelar le lendemain et l'*Unteroffizier* Axel von Zimmermann se tue à Hessental lors d'un vol de convoyage), l'*Einsatzstaffel* III./KG 76 lance ses premières attaques. Ce n'est ni plus ni moins que le baptême du feu du biréacteur Arado Ar 234 B-2 Blitz dans sa version bombardier.

Deux missions sur Liège ont été ordonnées à cette escadrille ad hoc : une le matin et une l'après-midi. Pour la première, le *Hauptmann* Diether Lukesch a fait préparer huit Ar 234 qui bombarderont le réseau ferroviaire de Liège (les codés F1 + BT, F1 + FT, F1 + ST, F1 + OT, F1 + HT, F1 + PT, F1 + RT et F1 + IT) et le dernier (le F1 + MT) la zone urbaine de Namur. Chaque appareil est armé d'une bombe SC 500 Trialen de 500 kg. Le premier Arado s'élève dans le ciel de Münster-Handorf à 10h14, suivi des autres les 12 minutes qui suivent. Les avions grimpent à 500 km/h vers l'ouest et prennent la direction de Bonn puis de Liège. Lukesch se souvient de la présence d'hostiles dans le ciel : « En chemin vers la cible, j'ai aperçu devant moi, à la même altitude (6 000 m), un Spitfire et je me suis rapidement rapproché. J'ai réduit les gaz pour pouvoir voler juste à droite, derrière lui, et observer le pilote dans son cockpit. Il semblait s'ennuyer, tournant la tête pour ne pas être aveuglé par le soleil, et fixait brièvement le sol comme pour vérifier sa position. Cependant, il a soudainement tourné son visage vers moi, puis a filé vers la droite, disparaissant dans les profondeurs. Bien sûr, il ne pouvait pas savoir que mon seul armement était mon pistolet de 7,65 mm ! » [3].

Arrivant en vue de la grande ville belge, au milieu d'une DCA présente mais inefficace, les Arado prononcent entre 10h50 et 11h00 leur attaque en semi-piqué de 4 000 à 2 000 m, altitude depuis laquelle ils larguent leurs bombes. Les pilotes observent deux coups au but sur la gare de Liège, le *Feldwebel* Hachmann lâche son projectile sur un ensemble d'immeubles du centre-ville, Lukech le sien sur une usine. Quant au *Feldwebel* Strauß, le seul pilote envoyé sur Namur, il rapporte une frappe sur des installations ferroviaires. Les Ar 234 Blitz sont tous de retour à Münster-Handorf entre 11h24 et 11h35 sans histoire, hormis le jet de l'*Unteroffizier* Winguth victime de la défaillance de l'atterrisseur et dont le poser mouvementé se solde par une aile endommagée (pilote indemne).

[3] Eddie J. Creek & Robert Forsyth, *Blitz Bombers: Kampfgeschwader 76 and the Arado Ar 234: Luftwaffe Jet Bombers on the Western Front 1944-1945*, Chandos Publications, 2020, p. 98.



Arado Ar 234 B-2 Blitz
Avion du *Hauptmann* Diether Lukesch
Staka Einsatzstaffel III./KG 76
Münster-Handorf, Allemagne, décembre 1944

CETTE FOIS, L'ESCORTE EST À L'HEURE

Le I./JG 27 s'envole ce matin-là pour de la *Freie Jagd* et *Jabojagd* au-dessus de la Ruhr, mais on n'en sait pas davantage. Mission identique sur le même secteur en cours de matinée pour le II. *Gruppe* du *Hauptmann* Herbert Kutscha, bien que les détails soient là aussi parcellaires. Les seules certitudes concernent les deux pertes endurées par la 7./JG 27 du *Leutnant* Stein : les *Gefreiter* Hellmuth Winter et Eberhard Rau sont abattus et tués durant un affrontement avec des chasseurs alliés près de Hattingen, sans le moindre succès obtenu en contrepartie. Le III./JG 27 est une nouvelle fois envoyé sur la région de Cologne–Bonn, mais les détails manquent là encore ; cette mission, dont on ignore si elle a lieu le matin ou l'après-midi, se solde par une perte, en l'occurrence le *Gefreiter* Karl Hirsch, de la 12. *Staffel*, blessé en combat aérien près de Bonn dans son Bf 109 K-4 « 13 rouge + I » *WNr. 330375*. Ne revendiquant aucune victoire ce 24 décembre, le III. *Gruppe* perd ce jour-là deux Bf 109 détruits et trois endommagés : à l'exception de celui de Hirsch, tous les autres sont perdus sans le moindre contact avec l'ennemi.

À 10h00, le III./JG 53 exécute une *Freie Jagd* dans le secteur de Sarrelouis et mitraille des concentrations de troupes alliées près d'Haguenau. Le *Gruppe* sera de retour à 11h20.

À peu près au même moment, les I. et III./JG 11 sont mis en l'air ensemble afin de se porter au devant des bombardiers de la 9th *Air Force* dans la région de Trèves. Cela représente un total de 55 chasseurs. En dépit de ses lourdes pertes de la veille, la 9th *Bomb Division* engage en effet, en cette veille de Noël, 376 bimoteurs – le faible nombre d'appareils n'aura échappé à personne, entre ceux perdus et ceux alors à l'atelier pour réparations à la suite du « Marauder Mauling » ! – qui largueront un total de 691 tonnes de bombes sur le viaduc ferroviaire de Konz-Karthaus (386th BG), Trèves (384th BG), Grevenmach, Zulpich et Nideggen.

Mais cette fois, les rendez-vous entre B-26 et chasseurs d'escorte ont été réglés avec la fiabilité d'une horloge suisse, si bien que les Focke-Wulf de la JG 11 sont entraînés par des P-38 dans un combat aérien d'une extrême violence aux alentours de 10h20. Les Allemands décrochent trois *Abschüsse* : un Lightning accordé à 10h23 à l'*Oberleutnant* Paul-Heinrich Dähne (*Staka* de la 12./JG 11, 99e victoire pour ce vétéran de la JG 52), un autre à 10h27 au *Hauptmann* Rüdiger von Kirchmayr, « patron » du I./JG 11 (18e v.), et un dernier à 10h30 à l'*Oberfeldwebel* Karl Hiller (12./JG 11, 10e v.). Néanmoins, c'est encore une fois chèrement payé pour la *Geschwader* qui laisse derrière elle six Fw 190 crashés pour quatre pilotes tués ou disparus et deux blessés. Le I. *Gruppe* enregistre trois pertes. Au *Stab*, le *Major* Hans-Heinrich Bischoff fait partie des disparus, de même que le *Feldwebel* Anton Schulirsch (3./JG11), vu pour la dernière fois en combat dans la région de Trèves. Le sort est plus clément pour l'*Unteroffizier* Ernst Schubert (1./JG 11), lui aussi porté manquant, mais qui a en fait réussi à se parachuter de son Fw 190 A-8 « 14 blanc » *WNr. 960654* ; il rentrera à Biblis blessé quelques jours plus tard. Le III./JG 11 accuse le même nombre de ponctions en effectif, toutes à la 12. *Staffel* du *Ritterkreuzträger* Dähne : on ne reverra jamais les *Leutnant* Herbert Richter et *Fähnrich* Hermann Franz aux prises avec des P-38 dans le ciel de Trèves, alors que l'*Unteroffizier* Helmut Liebsch a évacué en parachute son Fw 190 A-8 « 17 bleu + I » (*WNr. 731009*) au-dessus d'Alzey après avoir été blessé.

Messerschmitt Bf 109 G-10
Avion de l'*Unteroffizier* Franz Mörl
2./JG 3 « Udet »
Paderborn, Allemagne, décembre 1944

◀ Un chariot porte-bombe élévateur amène son projectile de 500 kg à un Ar 234 B-2. Celui de l'arrière-plan a déjà la sienne accrochée sous le ventre.
(Coll. J.-L. Roba)

Mais ce combat opposant la Luftwaffe aux bimoteurs de la 9th AF et leur escorte n'est pas encore fini. À 11h00, les 24 Bf 109 disponibles du I./JG 3 décollent de Paderborn sur alerte pour rejoindre les Ardennes. En vol, le *Kommandeur*, l'*Oberleutnant* Alfred Siedl, reçoit l'ordre de filer dans le ciel liégeois pour une *Freie Jagd*. Dirigés par le contrôle aérien, les Messerschmitt repèrent bientôt une puissante formation de B-26 Marauder qu'ils reçoivent l'ordre d'attaquer. Là aussi, le comité d'accueil est parfaitement en place, si bien que les hommes de Siedl ne peuvent même pas s'approcher des Marauder. Un essaim de P-51 Mustang (sûrement un *Sweep* de la 8th AF précédant les quadrimoteurs) leur tombe dessus. En quelques minutes, cinq Bf 109 du I./JG 3 s'abattent en flammes sans que le moindre chasseur américain ne fasse de même. Sept autres Messerschmitt ayant pris la fuite se posent comme ils le peuvent sur d'autres aérodromes que le leur. Seulement la moitié des appareils du *Gruppe* rentrent donc à Paderborn ! À la 2./JG 3, on est sans nouvelle de l'*Unteroffizier* Franz Mörl qui est porté disparu dans son Bf 109 G-10 « 7 noir » *WNr. 490708* : s'étant dérobé à une attaque de deux Mustang par un violent demi-tonneau suivi d'un piqué, il est rentré seul vers Paderborn en volant à basse altitude mais a été touché par la DCA légère à l'ouest d'Aix-la-Chapelle et s'est posé en territoire américain où il a été capturé. Au sein de la 3./JG 3, le *Feldwebel* Paul Hamann (Bf 109 G-14 « 18 jaune » *WNr. 780379*) et l'*Unteroffizier* Erich Thiel (Bf 109 G-14/AS « 16 jaune » *WNr. 783903*) sont portés disparus mais ils rentreront l'un et l'autre plus tard à l'unité. Enfin, la 4./JG 3 rapporte la mort du *Fähnrich* Franz Jenker abattu en combat aérien et de l'*Unteroffizier* Kurt Möllerke, as aux cinq victoires dont le Bf 109 a été touché au moteur par un P-51 au début de l'engagement, ce qui l'a contraint à sauter en parachute près de Liège (capturé).

Alors que les *Viermots* de la 8th *Air Force* s'approchent du continent, le I./JG 26 « Schlageter » étrenne ses nouveaux Fw 190 D-9 en mettant en l'air à 11h14 pour interception dix-huit appareils (la majorité appartiennent à la 1. *Staffel*). La formation

▶ Les Focke-Wulf Fw 190 D-9 de la 7./JG 26 au roulage avant un départ en mission de combat durant l'hiver 1944-1945. (ww2images.com)

◀ & ◣ Deux photographies du Bf 109 G-10 « 7 noir » de la 2./JG 3 posé sur le ventre par l'*Unteroffizier* Franz Mörl après avoir été touché par la DCA américaine alors qu'il rentrait à Paderborn. L'avion a attiré les servants de la batterie antiaérienne l'ayant contraint à l'atterrissage forcé et des civils belges. On aperçoit plusieurs impacts – certainement du 12,7 mm – à gauche de la barre du 7, sous l'antenne gonio et à quelques centimètres sous la verrière. Mörl a eu chaud ! (US Nara)

est emmenée par l'*Oberleutnant* Heckmann. La mission tourne au fiasco car huit Focke-Wulf – des Dora pour la plupart – l'avortent rapidement et rentrent à Fürstenau, sûrement à la suite de problèmes de fiabilité des moteurs. Le *Leutnant* Joachim Günther (2./JG 26) s'écrase à l'atterrissage au sud-ouest de Rheine dans son Fw 190 A-9 « 14 bleu » (*WNr. 750149*) et s'en sort avec de légères blessures. Se retrouvant séparé de son *Schwarm*, l'*Unteroffizier* Seidl croise la route de ce qu'il pense être un Auster, mais qui est en fait un L-5 Sentinel du 153rd *Liaison Squadron* ; d'une rafale, il l'efface du ciel. Les sept Fw 190 D-9 restants attaquent une formation de 60 à 80 B-17 escortés par des chasseurs au nord-ouest de Liège. Le résultat n'est guère concluant. Seulement un P-38 du 367th FG est revendiqué abattu à 12h24 par le *Leutnant* Georg Kiefner (*Staka* 1./JG 26, 11e v.) et des dommages auraient été infligés à un B-17, contre trois Focke-Wulf de la 1./JG 26 perdus ! Deux ont été victimes d'une panne de moteur, les *Leutnant* Hans-Hermann Krieger et *Unteroffizier* Erwin Kabowski ayant réussi un atterrissage forcé vers 11h30 dans la région de Liège aux commandes de leurs Fw 190 D-9 « 10 blanc » (*WNr. 600164*) et « 9 blanc » (*WNr. 210912*) respectifs ; ils sont tous deux capturés par les *Gls*. Le troisième Dora, le « 13 blanc » (*WNr. 600174*), est apparemment abattu par un Lightning du 367th FG au sud-est de Huy à 11h30 et son pilote, l'*Unteroffizier* Wilhelm Jesinger, porté disparu. Les rescapés du I./JG 26 se poseront à Fürstenau passé 16h00 après des escales sur d'autres aérodromes. À 11h20, le *Major* Karl-Heinz Langer, *Kommandeur* du III./JG 3 « Udet », ordonne le décollage de la 9. *Staffel* depuis Bad Lippspringe pour intercepter les quadrimoteurs de la 8th *Air Force* mais la suite n'est pas bien claire. On sait juste que l'escadrille rentrera en signalant un pilote porté disparu pour raison inconnue. Peu après le départ de la 9./JG 3, la 12. *Staffel* s'élève à son tour dans le ciel et se dirige vers l'ouest dans le but de combattre les chasseurs-bombardiers alliés actifs au-dessus de l'Ourthe, où la 116. *Panzer-Division* s'essouffle. Au cours de ce vol, un *Schwarm* est presque entièrement anéanti : après que le *Schwarmführer* a été obligé de faire demi-tour sur ennui moteur 20 minutes après le décollage, ses trois camarades sont tous tués durant un *dogfight* à l'ouest de Saint-Vith. Les opérations du *Gruppenstab*, des 10. et 11. *Staffeln* à cette date ne sont pas connues dans le détail, hormis la perte d'un autre Bf 109 au feu. Le III./JG 3 termine la journée bredouille.

LE « DOUBLÉ » DU *FÄHNRICH* ANDIEL

À 11h26, sous la conduite de son *Kommandeur*, le III./JG 1 « Oesau » laisse derrière lui la piste de Rheine et grimpe pour aller intercepter les quadrimoteurs de la RAF volant vers Düsseldorf-Lohausen et Essen-Mülheim. Le *Hauptmann* Erich Woitke repère rapidement des chasseurs ennemis rôdant dans le secteur de Krefeld et ordonne à ses pilotes de larguer leur « bidon » pour que leurs avions soient plus agiles lors du combat à venir. Le *Squadron* adverse compose apparemment l'escorte des Halifax et Lancaster. L'historien Jochen Prien affirme que les Spitfire ne bronchent pas, probablement afin de rester collés aux bombardiers, et que le combat aérien ne commence pas de suite. Christopher Shores et Chris Thomas apportent peut-être la pièce manquante au puzzle : des Spitfire Mk. IX du No 414 *Squadron* RCAF sont en reconnaissance dans le coin vers 11h55, observant le trafic ennemi sur les ponts et voies ferrées, et repérant les mouvements de troupes ainsi que les positions d'artillerie de la Wehrmacht. Ils sont formels, ce sont ces Spitfire qui surprennent le III./JG 1. Le *Leutnant* Herbert Heckmann, de la 12./JG 1, poursuit : « Nous étions dirigés par le *Hauptmann* Woitke pour cette mission, qui se déroulait dans la région de Krefeld. À environ 8 000 m d'altitude, nous avons affronté des Spitfire. Je n'avais pas de *Kaczmarek* et je volais en dernière position du *Gruppe*. Woitke forma un cercle défensif, mais un énorme quart de cercle le séparait du dernier – moi. Je n'avais même pas bouclé une orbite complète que j'avais déjà reçu plusieurs impacts aux ailes ; le Spitfire qui me tirait dessus était sur mes talons un peu en dessous de moi. Mon radiateur avait également été touché, car il traînait un filet blanc derrière lui et la température avait atteint son maximum. J'ai redressé et j'ai largué la verrière ; je n'avais pas été suivi. Dans les environs immédiats de Düsseldorf, j'ai atterri sur le ventre près d'une banlieue. Je me souviens très bien de cet atterrissage car mon avion a glissé sur ce qui m'a semblé une éternité à cause du sol gelé et dur » [4].

Pendant ce temps, le combat s'étend entre Düsseldorf et Aix-la-Chapelle. Soudain, le Spitfire au *Serial MK374* du *Flight Lieutenant* Douglas I. Hall, pilote du No 414 Sqn qui sera aussi crédité de la victoire sur Heckmann, se place dans la queue du Bf 109 G-10/AS « 20 vert » ou « 20 gris » (*WNr. 490723*) de Woitke et tire.

[4] Jochen Prien & Peter Rodeike, *Jagdgeschwader 1 und 11, Teil 2: 1944*, *op. cit.*, p. 1372.

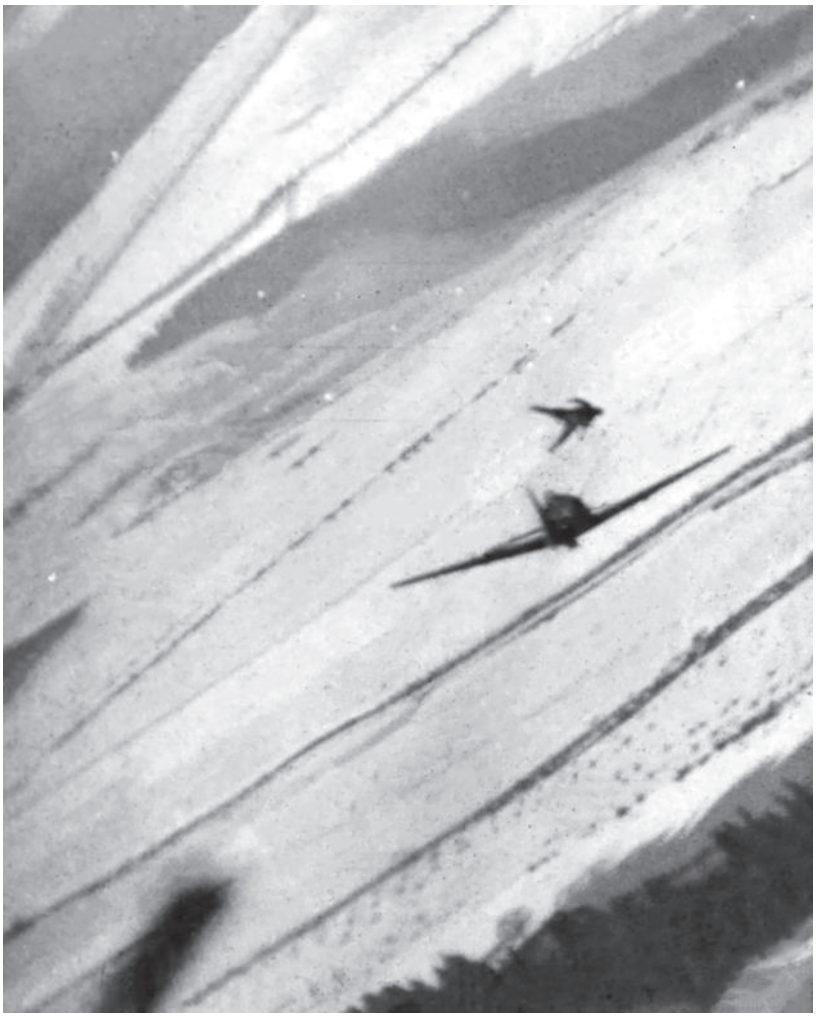
◀ Le *Leutnant* Gottfried Dietze, l'un des deux pilotes du II./JG 26 victimes le 24 décembre des rafales fratricides du Bf 109 du *Fähnrich* Andiel, un « bleu » de la 12./JG 1. Si Dietze survit en posant son Fw 190 D-9 sur le ventre, le *Leutnant* Siegfried Benz se crashe à mort dans le sien. Aviateur totalement inexpérimenté, Andiel a pris leurs Dora-9 pour des Mustang ! (Archives Aérojournal)

◢ Le pilote de ce Fw 190 victime des rafales du P-47 du *Major* James Dalglish, du 353rd FS, est parvenu à s'extraire de son habitacle à 6 km au nord de Relange le 26 décembre 1944. Combien de pilotes allemands ont connu cette désagréable expérience les 17, 18, 23 et 24 décembre ? (US Nara)

Le Messerschmitt est touché de plein fouet et se transforme en boule de feu. Woitke aurait fêté ses 33 ans le mois suivant. C'est la 3e victoire de la carrière de Hall. Malgré leur différend de la soirée précédente, le *Leutnant* Hans Halbey venge dans la foulée son supérieur en envoyant au tapis un Spitfire qu'un camarade lui confirme par radio. Il semble que quelques chasseurs du III./JG 1 parviennent à s'extraire de la mêlée et à se lancer à la poursuite des quadrimoteurs de la RAF, étant donné que le *Leutnant* Heinz Schöne, de la 11. *Staffel*, est déclaré mort au combat dans son Bf 109 G-14/AS « 11 jaune » (*WNr. 780374*) au contact des bombardiers britanniques dans la région de Mönchengladbach. On ignore si le *Gruppe* a subi d'autres pertes, mais la fin de sa mission est marquée par une tragique méprise. L'affrontement avec les Spitfire l'a dispersé aux quatre vents et bon nombre de pilotes atterrissent où ils le peuvent. Halbey est ainsi le seul à rentrer à Rheine… pour s'y faire enguirlander au téléphone le soir venu par le *Kommodore* Ihlefeld agitant la menace du conseil de guerre, au motif d'être l'unique aviateur du III./JG 1 à avoir largué prématurément son réservoir ventral – forcément, puisqu'il est le seul à être revenu à Rheine et dont il a pu être constaté que l'avion n'avait plus son « bidon » au retour de cette mission très courte. Halbey sera blanchi par le témoignage de ses camarades de combat une fois ceux-ci rentrés au bercail.

Entre-temps, le II./JG 26 a décollé pour intercepter la 8th AF sans pouvoir atteindre les bombardiers, étant donné que le 53rd FS/36th FG s'est dressé sur son chemin. Ses pilotes ont réclamé cinq P-47 au-dessus de Liège : deux au *Gruppenkommandeur* Hackl à 12h28 et 12h30 (ses 138e et 139e *Luftsiege*), un à 12h28 au *Staka* de la 5./JG 26 le *Leutnant* Gerhard Vogt (46e v.), et un doublé à 12h27 et 12h28 au *Staka* de la 6./JG 26 le *Leutnant* Adolf Glunz (67e et 68e v.). Le 36th FG reconnaît deux Thunderbolt abattus et réclame à juste titre quatre chasseurs allemands. Le *Feldwebel* Emil Paul de la 6./JG 26 (Fw 190 D-9 « 11 noir » *WNr. 210114*) et l'*Unteroffizier* Hans-Georg Walter de la 5./JG 26 (Fw 190 D-9 « 1 blanc » *WNr. 210146*) sont portés disparus respectivement entre Liège et Bastogne et à l'est de Malmedy ; l'*Unteroffizier* Franz Körner saute en parachute de son Dora « 2 bleu » (*WNr. 500031*) de la 8. *Staffel* entre Dülmen et Haltern-am-See mais ses blessures sont telles que la guerre est finie pour lui ; enfin, le *Leutnant* Siegfried Sy pose sa machine fortement endommagée par les rafales des P-47 à Cologne-Wahn et rentrera en train à Nordhorn, faisant un petit détour sur Coesfeld pour souhaiter un joyeux Noël à son ancienne logeuse !

Ce faisant, Sy aura retrouvé en ville le *Leutnant* Gottfried Dietze, un vétéran de la JG 26, en train de décompresser (probablement accoudé derrière une chope de bière ou un verre de schnaps) et qui lui aura raconté comment le sort des III./JG 1 et II./JG 26 s'est dramatiquement entremêlé. En entrant dans la base aérienne de Düsseldorf, Heckmann tombera aussi sur un camarade de *Staffel*, le *Fähnrich* Andiel, mis aux arrêts dans un hangar de l'aérodrome, qui lui confirmera l'histoire. Les Fw 190 D-9 du *Leutnant* Siegfried Benz (6./JG 26) et du *Leutnant* Dietze (7./JG 26) étaient en approche pour se poser à Düsseldorf après le combat avec le 36th FG, lorsqu'Andiel a surgi dans son Bf 109 et s'est placé en position d'attaque. Bien que Benz et Dietze aient agité leurs ailes et tiré des fusées de signalisation avec le *Leuchtpistole* de bord pour se faire reconnaître, Andiel a ouvert le feu. Ce dernier est un pilote débutant de 18 ans qui déclarera avoir pris ces avions à moteur en ligne et voilure droite pour des Mustang parce qu'il ignorait jusqu'ici l'existence du Dora fraîchement mis en service. Et le moins qu'on puisse dire est que ce « bleu » n'a pas raté son coup. Criblé d'impacts, l'appareil de Benz s'est crashé en bout de piste et l'as aux 6 victoires a été tué sur le coup, tandis que Dietze s'est posé sur le ventre et s'en est tiré avec une grosse frayeur. Quant à



Andiel, après avoir exécuté une magnifique boucle de célébration au-dessus du terrain, il a atterri triomphalement quelques instants après pour, plutôt que d'être félicité pour son « doublé », être arrêté à sa descente d'avion par la *Feldgendarmerie* (reconnu de bonne foi, il sera relâché plus tard). Et comme décidément rien ne va, Heckmann ne pourra même pas rentrer à Rheine avec le Messerschmitt d'Andiel, car l'avion a été entre-temps incendié dans le bombardement de la RAF…

Alors que le IV./JG 4 a passé une matinée paisible, c'est tout l'inverse pour les II.(Sturm)/JG 4 et I./JG 4 qui s'élèvent dans le ciel vers 11h30 pour une mission au-dessus des Ardennes. Survolant Boppard, le II. *Gruppe* est intercepté par des chasseurs alliés et la 5.(Sturm)/JG 4 souffre. Au manche de son Fw 190 A-8/R2 « 6 noir » *WNr. 681865*, son *Staffelkapitän*, l'*Oberleutnant* Heinz Ullmann, ne s'en sort pas vivant, tout comme à bord du Fw 190 A-8/R2 « 3 noir » *WNr. 738162* le *Feldwebel* Albert Erler, un des pilotes les plus expérimentés de l'escadrille avec 8 victoires. Deux autres Focke-Wulf du *Gruppe* sont détruits et un cinquième endommagé. Le I./JG 4 est mieux loti. Arrivant sur la région de Bastogne, il est attaqué par des P-51 et des P-38, mais le *Leutnant* Hans Klaffenbach, un as de la 4. *Staffel*, prend le dessus en l'espace de quelques secondes sur deux Mustang, ses 6e et 7e victoires consignées l'une et l'autre à 13h00. En revanche, deux Messerschmitt du *Gruppe* sont endommagés mais leurs pilotes sont apparemment indemnes. Le retour à Griesheim s'effectue entre 13h30 et 13h45.

Le I./JG 1 fait son envol dans le ciel peu après le III. *Gruppe* de la « Oesau », pour ce qui sera sa seule apparition de la journée. Vingt-trois de ses Fw 190 A décollent de Twente à 11h33 pour une mission inconnue (*Jabojagd* ? Interception de bimoteurs ?), apparemment sur le champ de bataille des Ardennes où des chasseurs américains sont engagés, mais sans que les circonstances ne soient plus claires. Deux pilotes du *Gruppe* ne rentrent pas : le *Fähnrich* Wilhelm Grundmeier de la 1./JG 1 est tué près de Saint-Vith, tandis que l'*Unteroffizier* Helmut Rechenbach, de la 4. *Staffel*, est descendu par des chasseurs britanniques au nord d'Enschede et effectue un atterrissage d'urgence blessé.

Ce matin-là, à une heure inconnue, le III./JG 77 est chargé d'une mission au-dessus du massif de l'Eifel, pour laquelle huit Messerschmitt sont alignés dont trois de la 11. *Staffel*. La patrouille est attirée dans un combat aérien près de Mayen par des Spitfire et des Thunderbolt, dont trois sont apparemment abattus par des pilotes novices qui ouvrent tous leur tableau de chasse : un « Spit » au *Leutnant* Rogall de la 9./JG 77, un P-47 au *Fähnrich* Braband de la 11./JG 77 et un autre Spitfire au *Feldwebel* Franz Goralski de la 12./JG 77 (entré à la Luftwaffe en 1941, ce pilote a bénéficié d'un écolage « correct » et non accéléré, si bien qu'il revendiquera une vingtaine de victoires – dont aucune ne peut toutefois être confirmée – jusqu'à sa disparition en Tchécoslovaquie le 8 avril 1945). En retour, trois Bf 109 K-4 sont abattus, le *Leutnant* Armin Fitzner, de la 12. *Staffel*, trouvant la mort dans son « 10 bleu » *WNr. 330194*.

◥ En décembre 1944 ou janvier 1945 sur le terrain de Kirrlach, le Messerschmitt Bf 109 G-14 codé « 4 bleu » de la 12./JG 53 « Pik As » est au warm up avant un départ en mission sur le flanc Sud des Ardennes. (Archives Aérojournal)

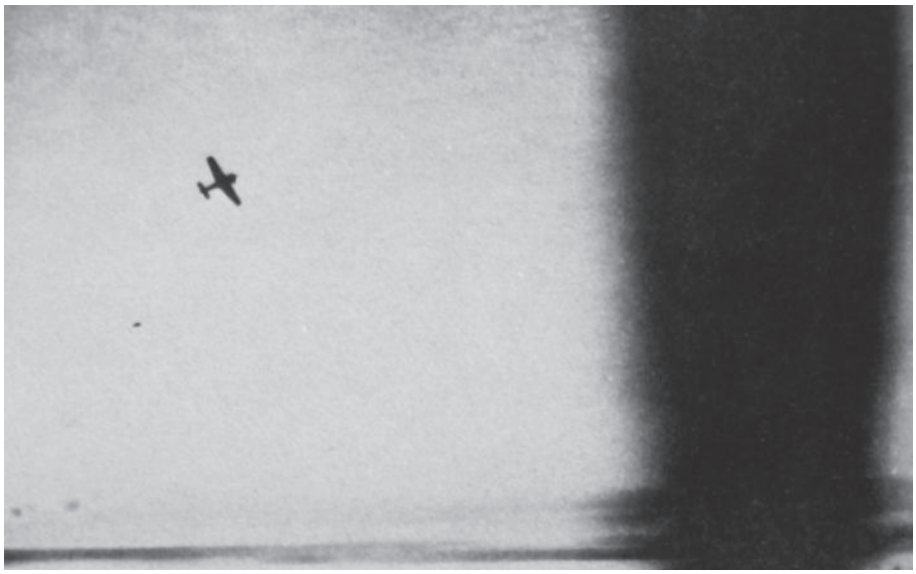
▶ Les Messerschmitt Bf 109 G-14 de la 11./JG 53 (au premier plan, le « 2 jaune » *WNr. 462862*) révisés sous les arbres sur le terrain de Kirrlach en décembre 1944. (Archives Aérojournal)

Messerschmitt Bf 109 G-14
Avion du *Leutnant* Horst Schlick
4./JG 77 « Herz As »
Kirchhellen, Allemagne, décembre 1944

Le IV./JG 54 décolle de Varrelbusch à la mi-journée et affronte une formation de huit Hawker Tempest du No 3 *Squadron* patrouillant dans le secteur Jülich–Malmedy. Le *Flight Lieutenant* néo-zélandais Keith F. Thiele, un ancien du *Bomber Command* et de la chasse aux V1 avec le No 41 Sqn, pique et ouvre le feu sur le Fw 190 A-8 (*WNr. 682024*) du *Staffelkapitän* de la 16./JG 54 : le chevronné *Leutnant* Paul Brandt s'abat en flammes à Korde près de Münster ; récemment décoré de la Croix de chevalier de la Croix de fer, il comptait 29 victoires (l'*Oberleutnant* Josef Gröne sera aussitôt promu *Staffelführer* de cette escadrille). Le *Gruppe* annonce deux autres pertes à la 15./JG 54 : les *Gefreiter* Heinz Döring (Fw 190 A-8 « 12 jaune » *WNr. 960530*) et *Oberfähnrich* Gerhard Schwital (Fw 190 A-8 « 13 jaune » *WNr. 750135*) écrasés à Setterich, au nord d'Aix-la-Chapelle, des P-38 croisés à l'est de Liège étant impliqués dans la mort du premier. Toujours à la 15. *Staffel*, le *Leutnant* Kurt Bell est blessé dans son Fw 190 A-8 « 10 jaune » lors d'un atterrissage forcé à Düsseldorf consécutif à une panne sèche ou à des dégâts fratricides causés par la *Flak* selon les versions. Le IV. *Gruppe* revendique tout de même deux P-47 et un Auster d'observation d'artillerie.

À 12h30, le II./JG 53 s'envole pour une interception de bimoteurs et un combat s'ensuit avec des B-26 Marauder du côté d'Offenburg. Quatre de ces *Zweimots* sont revendiqués par des aviateurs de la 6. *Staffel* : le *Hauptmann* Alfred Hammer (sa 19e v. qui n'est pas homologuée), le *Feldwebel* Ernst (4e v.), le *Feldwebel* Becker (2e v.) et l'*Oberfähnrich* Trettau (1re v.). Au moins trois B-26 peuvent être confirmés avec certitude, car le S/N 42-107768 et le S/N 42-107563, des appareils du 37th BS/17th BG, sont reconnus par la 12th *Air Force* comme abattus par des chasseurs allemands lors d'un raid sur Singen et les horaires concordent parfaitement. Il en va de même du B-26 français S/N 42-107801 du GB 2/52 « Franche-Comté » en mission sur la gare de Tuttlingen qui est endommagé par des Messerschmitt et s'écrase au retour à Geney, dans le Doubs (3 membres de l'équipage tués). Le II. *Gruppe* atterrit à Malmsheim à partir de 13h30. Par ailleurs, le IV./JG 53 conduit une *Jabojagd* dans le ciel de Forêt-Noire et des Vosges à une heure qui n'est pas connue et il en résulte deux Bf 109 G-14/AS détruits à la 13. *Staffel* : le *Feldwebel* Erich Braitsch est gravement blessé en combat aérien près de Neustadt dans son « 9 blanc » (*WNr. 781184*), alors que l'*Unteroffizier* Otto Jakob périt près de Dunningen dans la région de Rottweil dans l'habitacle du « 14 blanc » (*WNr. 785010*).

Peu en vue jusqu'ici, la JG 6 « Horst Wessel » est très active ce 24 décembre mais les horaires de ses sorties ne sont pas toujours connues. Le I. *Gruppe* du *Hauptmann* Willi Elstermann est envoyé en *Jabojagd* au-dessus des éléments de tête des *Panzer-Divisionen* dans les Ardennes, sauf que la mission vire littéralement au carnage sans la moindre victoire aérienne obtenue : neuf Fw 190 abattus en combat et un autre touché contraint à l'atterrissage d'urgence pour huit pilotés tués ou portés disparus ! Le I./JG 6 perd en outre dans la journée trois autres machines accidentées. Le II. *Gruppe* du *Major* Johannes Naumann ne s'en tire pas beaucoup mieux. Dépêché lui aussi au-dessus du champ de bataille, ses effectifs sont amputés de deux Fw 190 descendus lors de combats aériens (un pilote tué et un prisonnier) ; un troisième avion ne rentre pas, mais le *Staffelkapitän* de la 8./JG 6 initialement porté disparu réapparaîtra finalement sain et sauf à Quakenbrück. Trois autres appareils du II./JG 6 sont endommagés sans rencontre avec les Alliés. Effectuant vers midi une chasse aux *Jabos* sur les Ardennes, le III./JG 6 du *Major* Kühle sauve l'honneur de la *Geschwader*, puisqu'il est entraîné par des chasseurs américains et britanniques dans un affrontement au nord de Bastogne, à l'issue duquel il réclame pas moins de quatre *Abschüsse* (deux P-47, un P-51 et un Spitfire) contre deux Bf 109 abattus dont les pilotes sont tués. Le *Gruppe* raye de ses listes au cours de ce réveillon trois Messerschmitt sans que l'ennemi n'y soit pour quoi que ce soit. Enfin, le *Stabsschwarm* déplore un appareil endommagé sur accident.



◥ L'empennage du B-17G S/N 44-8444 « Treble Four », dans lequel a péri le jour du réveillon 1944 le *Brigadier General* Castle. Il est tombé dans un bois proche du château d'Englebermont, à une dizaine de kilomètres au sud-ouest de Liège. Le lecteur voudra bien excuser la piètre qualité de ce document, tiré de photocopies attachées en pièces jointes du MACR 11552 relatif à la perte de l'appareil et de son équipage. (US Nara)

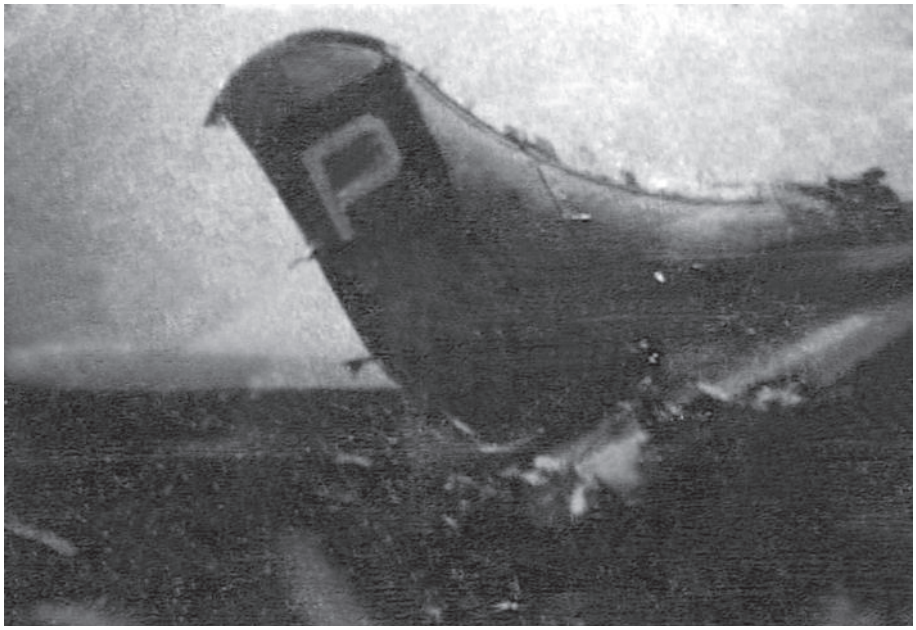
◀ Dans le feu de l'action, un Fw 190 A passe à toute vitesse à bonne distance d'un bombardier B-17. (NIOD)

LA MORT DU GÉNÉRAL

À force de tergiverser et de ne pas se décider à attaquer les aérodromes belgo-néerlandais de la RAF et de l'USAAF en lançant l'opération « Bodenplatte » alors qu'il en a eu plusieurs fois la possibilité, le *Generalmajor* Peltz a pris le risque de jouer avec l'épée de Damoclès qu'il avait au-dessus de la tête : il était évident que les Alliés n'allaient pas rester les bras croisés face à l'activité aérienne fournie par son II. *Jagdkorps* et allaient finir par s'occuper de ses propres terrains d'aviation. C'est donc chose faite durant cette seconde moitié de journée du réveillon.

Pour la 8th *Air Force*, l'approche des onze aérodromes à bombarder n'est pas évidente car la chasse allemande est bien présente. Véritable bourreau des B-26 la veille, le IV.(Sturm)/JG 3 du *Hauptmann* Hubert-York Weydenhammer a été mis en alerte à 9h00, alors que l'état-major du II. *Jagdkorps* suit de près les mouvements des larges concentrations de *Viermots* détectées dans le ciel anglais par les radars. À 11h15, l'ordre de se tenir prêt au décollage sur alerte est transmis et devient effectif un quart d'heure plus tard. Weydenhammer emmène avec lui 30 Fw 190 A qui se rassemblent au-dessus de leur terrain de Gütersloh, avant de grimper à 7 000 m d'altitude. Le *Gruppe* est alors pris en main par le guidage au sol qui le dirige sans la moindre escorte supplémentaire vers la région de Liège, où pointent les premiers éléments de la 3rd *Bomb Division*.

Au bout d'un peu plus d'une heure de vol, alors que le *Sturmgruppe* survole la Belgique, ses aviateurs repèrent trois larges formations de B-17. Weydenhammer manœuvre parfaitement pour placer son groupe d'assaut en position d'attaque. Il le positionne derrière les *Viermots* en effectuant un virage serré en légère ascension sur la gauche. Lorsqu'il annonce au contrôle aérien « Nous attaquons ! », ses chasseurs sont arrivés environ 200 m au-dessus et 800 m derrière les B-17. Les Focke-Wulf abordent les *boxes* les plus à gauche. Il est 12h31 et sept pilotes vont scorer dans la minute. Un Flying Fortress remplit le Reflexvisier de l'*Unteroffizier* Karl Kapteina, de la 15./JG 3 : « Avec la première rafale, j'ai ravagé l'empennage, puis j'ai appuyé de toutes mes forces sur le bouton de tir en visant les ailes. Je m'étais entre-temps approché si près que des morceaux de stabilisateur horizontal et vertical me volaient littéralement à la figure. Le quadrimoteur brûlait en de nombreux endroits ; après que le train d'atterrissage se soit affaissé, l'appareil a basculé sur l'aile gauche. Je n'ai pas pu voir si les membres de l'équipage ont pu se sauver. En virant pour éviter le quadrimoteur, j'ai aperçu mon camarade de *Staffel* Hopfensitz piquer à mort, traînant derrière lui un panache blanc » [5]. Tout juste crédité de sa 2e *Luftsieg*, le *Fahnenjunker-Feldwebel* Wilhelm Hopfensitz réussira à se parachuter. Outre Kapteina et Hopfensitz à la



15. *Staffel* auxquels il faut ajouter l'*Obergefreiter* Hubert Hirschfelder (1re v.), les autres vainqueurs du *Gruppe* à 12h31 sont : au *Stab* Weydenhammer en personne (4e v.) et le *Feldwebel* Werner Martin (3e v.), à la 14./JG 3 l'*Unteroffizier* Heinz Bake (1re v.), et à la 16./JG 3 le *Leutnant* Peter Sarfert (3e v.). Encore trois autres B-17 tombent par la suite sous les coups des canons de 20 mm et 30 mm des Focke-Wulf : ceux de Kapteina pour sa seconde victoire de la journée (hissant son total personnel à 4 v.), de l'*Unteroffizier* Helmut Keune (14./JG 3, 5e v.) et du *Feldwebel* Hans Claessen (15./JG 3, 7e v.), les B-17 des deux derniers étant comptabilisés *Herrauschuss*.

Ces succès sont évidemment exagérés car, sans parler des cinq Boeing crashés au décollage en Angleterre, la « Mighty Eighth » ne perd du fait de l'ennemi ce jour-là que huit B-17, soit quatre éliminés par la *Flak* (S/N 43-38173, S/N 43-38274 « Gallopin' Gremlin », S/N 44-8249 et S/N 44-8355) et quatre par les chasseurs allemands (S/N 42-102497 « Flak Hack », S/N 43-37569, S/N 44-8192 « Lindy Lou » et S/N 44-8444 « Treble Four »). Au regard des hécatombes passées, ces pertes sont bien entendu de l'ordre de l'acceptable pour la 8th AF, mais le *Mickey ship* [6] B-17G « Treble Four » codé « 2G-N » du 836th BS/487th BG, troué comme une passoire par les obus des Fw 190 du IV.(Sturm)/JG 3, plonge vers le sol avec un illustre passager à son bord : le *Brigadier General* Frederick W. Castle *himself*. L'auteur Roger Anthoine explique sa fin :

« L'appareil s'est rompu en quatre morceaux. D'abord l'aile droite, par explosion. Puis, sous l'effet de la vrille, la queue s'est séparée du fuselage à hauteur des empennages [...]. Le fuselage arrière se sépare ensuite. L'avion s'est brisé comme toujours en pareilles circonstances près de l'orifice réservé à la tourelle ventrale, remplacée dans ce B-17 de commandement par l'appareillage H2X. [...] Deux hommes sont encore à bord. Le général Castle est attaché au siège de droite du poste de pilotage d'où il a tenté de contrôler l'avion. Quant au pilote, le *1st Lt.* Robert Harriman, il doit également se trouver dans le poste. L'épave touche terre inversée, sous un angle de 30°. Les bombes sont encore à bord. Elles explosent sous l'impact, dispersant sur deux cents mètres à la ronde ferrailles et débris humains. Il est 12h40. À Rotheux-Rimières, un peu de fumée noire monte des frondaisons bordant le ruisseau du Bois de Moges. Très haut dans l'azur, la caravane de bombardiers passe, inconsciente du sort tragique qui vient de frapper son meneur » [7].

Quelques restes humains seront récupérés par les services spécialisés. Le général américain de 36 ans recevra à titre posthume la *Medal of Honor*.

Côté allemand, l'addition est salée, puisque cette *Sturmangriff* coûte au *Gruppe* de Weydenhammer six Focke-Wulf abattus par les tirs de riposte des « Amis » (Américains dans le jargon de la Wehrmacht), pour un total d'un pilote tué et cinq faits prisonniers ! La *Staffel* la plus durement touchée est la 15./JG 3 dont cinq des six machines ayant décollé de Gütersloh ne rentrent pas. À peine sa seconde victoire en poche, Kapteina a vu son Fw 190 A-8/R2 « 6 jaune » *WNr. 682776* encaisser des impacts dans le moteur qui s'est aussitôt embrasé ; ayant largué sa verrière mais n'arrivant pas à détacher son harnais, il a assisté avec effroi à l'irruption des flammes dans son cockpit, espérant qu'un crash rapide lui épargnerait d'être brûlé vif, lorsque son appareil a explosé, l'éjectant par miracle dans les airs : il a ouvert son parachute et a été pris par l'ennemi au sol !

[5] Jochen Prien, *IV./Jagdgeschwader 3, Chronik einer Jagdgruppe, 1943-1945*, *op. cit.*, p. 272.

[6] B-17 doté du radar de suivi de terrain H2X à la place de la tourelle ventrale.

[7] Cité dans Jean-Louis Roba, *op. cit.*, p. 35.

Même sort pour Hopfensitz tombé quelques secondes avant lui, le BMW 801 de son Fw 190 A-8/R2 « 19 jaune » (*WNr. 682305*) ayant été atteint, au moment où il plaçait sa deuxième attaque, par le mitrailleur dorsal d'un B-17 auquel il n'avait pas prêté attention une trentaine de mètres plus bas. Le Fw 190 A-8/R2 « 12 jaune » (*WNr. 682191*) de l'*Unteroffizier* Kurt Klose a été touché par le mitrailleur de queue du B-17 qu'il attaquait et l'homme a abandonné son appareil pour être capturé à 10 km au sud-ouest de Liège, de même que son *Rottenflieger*, l'*Obergefreiter* Hubert Hirschfelder, fait prisonnier entre la grande ville belge et Verviers après la perte de son « 7 jaune » (*WNr. 682313*). Le malheureux pilote de l'escadrille est l'*Oberfeldwebel* Egon-Georg Schulz tué près de Liège dans son « 8 jaune » (*WNr. 681496*). Enfin, à la 14. *Staffel*, le *Feldwebel* Josef Sommer atterrit sur le ventre près de Liège après qu'une rafale défensive de 12,7 mm a sectionné une durite d'huile du moteur de son Fw 190 A-8/R2 « 3 noir » (*WNr. 682739*) ; il part lui aussi en captivité.

LA DISPARITION DE KOSSE

Une fois le combat avec les B-17 terminé, les Fw 190 survivants du IV.(Sturm)/JG 3 se regroupent et commencent le vol retour vers Gütersloh. Leurs pilotes sachant qu'ils n'y parviendront pas, deux Focke-Wulf truffés de plomb accompliront des atterrissages d'urgence sitôt franchies les lignes allemandes. Pour l'heure, en repassant la frontière germano-belge, les chasseurs de Weydenhammer aperçoivent une formation de Typhoon du No 440 *Squadron* RCAF et fondent dessus. Les *Flying Officers* William T. Dunkeld et D.H. Cummings volent en couverture haute de six autres appareils, lorsque le *Hauptmann* Wolfgang Kosse, *Staffelführer* de la 13./JG 3, les mitraille aux alentours de Gronau à 12h45 : en quelques secondes, il abat en flammes les deux Typhoon (pilotes tués) qui sont ses 27e et 28e victoires. Ses dernières. Car sept Tempest du No 274 *Squadron* rentrant sur Eindhoven après une patrouille sans histoire sur le secteur Jülich–Malmedy observent de loin la scène et arrivent à la rescousse. Ayant l'avantage de l'altitude, le *Squadron Leader* Evan D. « Rosie » Mackie (qui en est alors à 16 victoires) pique et coiffe le Fw 190 A-9 « 6 blanc » (*WNr. 205265*) de Kosse, comme ce solide vétéran néo-zélandais de la campagne d'Afrique du Nord l'écrit dans son rapport de combat :

« Je m'aperçus que la machine qui suivait la première se plaça derrière un autre Typhoon qui se mit à perdre des pièces ainsi que de l'altitude. Bien que nous étions trop éloignés pour identifier cet avion comme ennemi, je compris qu'il devait en être ainsi et larguai mes réservoirs auxiliaires pour le prendre en chasse. J'étais coupé de mes camarades car je n'étais pas passé sur le canal radio 'A' comme demandé peu avant. L'appareil ennemi perdit de l'altitude puis piqua quasi verticalement. C'était un Fw 190 au nez court. À deux cent cinquante yards, j'ouvris le feu avec mes quatre canons et continuai jusqu'à cinquante yards. J'interrompis alors l'attaque car j'étais en train de passer sur le dos. J'avais cependant décoché une rafale de deux secondes et demie et des impacts furent aperçus sur les ailes et la partie centrale du Fw 190. Le *F/Lt.* Malloy tira de même. Après que j'eus interrompu l'attaque, le *S/L.* Baird me signala que le Fw 190 s'était stabilisé, avait volé très lentement, perdu alors une aile puis percuté le sol à environ quatre miles au sud-est d'Eindhoven où il explosa » [8]. Officier emblématique passé par les JG 26 et JG 5, Kosse était connu pour son franc-parler et son problème avec la discipline. Rétrogradé du grade d'*Oberleutnant* à celui de simple *Flieger* en novembre 1943 pour avoir fracassé un avion sans avoir eu l'autorisation de voler avec, il avait connu quelques dures semaines de détention en forteresse et, revenu au combat avec la célèbre *Sturmstaffel* 1 aux tactiques presque suicidaires, il avait reconquis son grade initial, faisant preuve de compétence et de qualités de meneur d'hommes lors de ses commandements exercés dans des conditions plus que difficiles. Kosse était très apprécié des « Nachwuchs », car il était d'une grande prudence avec eux : il ne les exposait jamais inutilement au combat, mettant un point d'honneur à ne pas les envoyer au « casse-pipe ». C'est une perte inestimable pour le IV.(Sturm)/JG 3. Les deux autres *Luftsiege* réclamées par le *Leutnant* Gotthard Glaubig de la 14./JG 3 (8e victoire) et le *Leutnant* Rennwanz de la 15./JG 3 (3e v.) ne compensent évidemment pas la mort de Kosse… Aucune de ces quatre victoires revendiquées sur les Typhoon du No 440 Sqn ne sera d'ailleurs homologuée.

Autre unité à être envoyée intercepter les *Viermots*, le III./JG 26 décolle de Plantlünne sous les ordres du *Hauptmann* Walter Krupinski qui prend la tête d'une vingtaine de Bf 109. Alors que la formation se rassemble à 6 000 m, un P-51 Mustang isolé passe devant le *Gruppe*. D'une courte rafale, Krupinski le fait exploser ; cette victoire ne lui sera pas comptabilisée. Sur le trajet, l'*Unteroffizier* Georg Genth annonce qu'il doit faire demi-tour à cause d'un régulateur d'hélice défectueux. Mais le retour au terrain est semé d'embûches : tour à tour poursuivi par des P-47 et pris à partie par la *Flak*, il décide de se poser à Cologne-Butzweilerhof pour réparer et refaire le plein. Comme cela prend du temps, Genth s'imagine déjà devoir passer la nuit là, ce qui lui ferait manquer la petite fête organisée par le *Gruppe* pour le réveillon. Contre l'avis de tous, il décide de décoller pour Plantlünne alors que la brume tombe. Il n'a pas volé quelques kilomètres que son avion donne d'inquiétants signes de faiblesse : les mécaniciens ont monté le régulateur d'hélice à l'envers et son moteur surchauffe ! Genth n'a d'autre choix que de poser en catastrophe sa machine qui finit sa course dans une cour de ferme. Extrait de la carcasse fumante par la fermière, le pilote est quitte pour quatre vertèbres déplacées. Voulant quand même se rendre en gare pour continuer son voyage en train, l'obstiné finit par se raviser, estimant qu'il doit arrêter les frais pour aujourd'hui… Quant à l'interception du III./JG 26, elle semble n'avoir débouché sur rien.

◀ La Luftwaffe compte encore bon nombre d'*Experten* capables de très vite prendre l'ascendant lors d'un combat. Il ne faut ainsi que quelques secondes au *Hauptmann* Wolfgang Kosse, de la 13.(Sturm)/JG 3, ici vu à gauche en des temps plus heureux que la défense de la frontière occidentale de l'*Heimat*, pour terrasser deux Typhoon ce 24 décembre 1944, ses 27e et 28e *Luftsiege*. Il est tué quelques instants plus tard. Sa mort est une tragédie pour le IV./JG 3, car ce vétéran était très soucieux de ses jeunes recrues inexpérimentées. (DR)

◀ Le Messerschmitt Bf 109 G-14/AS « 18 jaune » de la 7./JG 11 avec le *Fähnrich* Theo Nau dans le cockpit en décembre 1944. (Coll. J.-L. Roba)

Si les opérations du II./JG 1 sont mal connues ce jour de réveillon, elles sont peut-être dirigées contre les B-17, puisque le *Gruppenkommandeur*, le *Hauptmann* Hermann Staiger, est crédité à 12h30 de sa 54e victoire de la guerre au détriment de l'un d'eux. Est-ce dans ce cadre que le *Gruppe* enregistre la perte de l'avion de l'*Unteroffizier* Paul Kolbe (8. *Staffel*), qui s'écrase à l'atterrissage à Fürstenau pour une raison non éclaircie ? Rien n'est moins sûr… La contribution du I. *Jagdkorps* à l'interception de la mission n° 760 se déroule en marge de la bataille des Ardennes, mais se doit d'être évoquée. Ayant bataillé dans la région d'Hanovre, la JG 301 revendique deux *Viermots* et un P-51 sans perte (chose devenue très rare), tandis que la JG 300, combattant surtout dans la région de Kassel, est créditée de 8 victoires mais au prix de pertes épouvantables : 25 avions abattus (sur 130 ayant décollé) et 19 pilotes tués, dont le charismatique *Oberleutnant* Klaus Bretschneider (22 victoires) qui faisait office de *Kommodore* par intérim ce jour-là.

TENTATIVE INVERSÉE DE « BODENPLATTE »

Le moins que l'on puisse dire est que le bombardement des treize aérodromes de la *Tagjagd* par l'aviation alliée n'est pas une réussite. Si les installations et les pistes sont mises hors de combat pour de nombreux jours, les unités de chasse allemandes en sortent quasiment indemnes. Et pour cause : la plupart sont en l'air à ce moment-là !

Ainsi, les I. et III./JG 11 ne sont pas encore rentrés de mission, lorsque les B-17 de la 3rd *Bomb Division* se présentent au-dessus de leurs terrains. À Biblis, le tapis de bombes (environ 325 tonnes) déversé par les 100 Flying Fortress dévaste les installations mais les appareils du I. *Gruppe* restés sur place sont relativement épargnés : un seul Fw 190 est entièrement détruit, un autre endommagé, et il n'y a aucune perte humaine déplorée dans l'unité. À Gross-Ostheim, les 60 B-17 lâchent 223 tonnes de bombes qui n'infligent que des dégâts sommaires au III. *Gruppe* : là aussi, un unique Focke-Wulf est détruit et un autre endommagé, la différence avec son aller ego résidant dans le fait qu'un pilote est fauché (l'*Unteroffizier* Rudolf Stöhr, de la 10./JG 11, est grièvement blessé par des éclats de bombe et il succombera le 10 janvier 1945). Sans lien avec le raid américain, le III./JG 11 enregistre une dernière perte ce 24 décembre, lorsque le *Fähnrich* Otto Horlacher s'écrase près de Gross-Karben lors d'un vol de convoyage et meurt dans l'incendie de son épave. Enfin, le terrain du II./JG 11 à Zellhausen reçoit à son tour la visite de 85 *Viermots*, comme le raconte l'*Oberfähnrich* Theo Nau, de la 7. *Staffel* : « Ce jour-là, nous avons reçu des rapports indiquant que des unités de combat lourdes approchaient de la région de Francfort ; nous avons d'abord été placés en alerte pendant 15 minutes, puis sommes passés en alerte assise. Nous avons ensuite entendu, dans nos écouteurs, des rapports annonçant que les bombardiers approchaient de notre aérodrome. L'alerte aurait dû être déclenchée à ce moment-là, car nos avions étaient, bien sûr, pleins de carburant et de munitions, donc prêts à l'action. Mais au lieu de cela, nous avons reçu l'ordre « Maskenball », ce qui signifiait : sortir de l'avion, monter dans des camions et quitter l'aérodrome. Nous n'avons pas compris cet ordre sur le moment. Peu après, notre terrain était effectivement dévasté par plus de 1 500 bombes et n'était plus utilisable. Cependant, nos aires de dispersion n'ont pas été touchées, car, autant que je me souvienne, un seul Bf 109, déjà mis à la ferraille, a été définitivement détruit à cette occasion. Immédiatement après l'attaque, de nombreux agents de l'*Organisation Todt* et du personnel civil sont arrivés pour réparer notre aérodrome, et les opérations aériennes ont pu reprendre après deux jours, même si, par la suite, les décollages et atterrissages n'étaient plus possibles que sur une seule piste » [9].

Il est possible que des appareils du II./JG 11 aient décollé pour une mission opérationnelle un peu avant l'alerte aérienne, car le *Gruppe* signale des dommages subis par un Messerschmitt lors d'un combat aérien au cours de l'après-midi, bien qu'aucun autre détail sur cette affaire ne soit disponible. D'ailleurs, le *Fahnenjunker-Feldwebel* Wilhelm Schorr, de la 5. *Staffel*, rapporte la destruction de deux chasseurs d'un modèle inconnu (13e et 14e v. non accordées).

À Griesheim, le I./JG 4 n'est pas rentré depuis une heure de sa mission dans la région de Bastogne que le repas des pilotes au mess est interrompu. Décollage en urgence ! Au moins six aviateurs parviennent à le faire avant l'arrivée des B-17, les autres plongeant dans leurs trous individuels creusés à côté des appareils. Ce bombardement est aussi inefficace que les autres. Bâtiments et piste sont dévastés, mais les Messerschmitt du *Gruppe* sont intacts. Idem pour le III./JG 4 également cantonné sur place, même s'il relève pour sa part deux morts. En fait, les seules pertes matérielles du I./JG 4 ont lieu en dehors de l'enceinte de la base. Le Bf 109 G-14 « 5 vert » (*WNr. 460377*) de l'*Oberleutnant* Günter Stark, pilote de la 3./JG 4 ayant réussi à décoller à temps, est abattu et son pilote légèrement blessé saute en parachute près de Mörfelden, tandis que l'*Unteroffizier* Oskar Fromberg, ne pouvant atterrir à Griesheim compte tenu de l'état de la piste, va se poser à Rhein-Main, mais à peine a-t-il coupé son moteur que les bombes sifflent ! Fromberg a juste le temps de se réfugier dans un trou que l'une d'entre elles frappe son avion de plein fouet. À Rhein-Main justement, le *Hauptmann* Laube décolle à toute vitesse à la tête de son IV./JG 4 pour accueillir les intrus et il s'adjuge à 14h57 un P-51 qui tombe à 15 km au sud-ouest de l'aérodrome (sa 17e victoire). Mais ce n'est pas suffisant car les bombes américaines détruisent au sol deux Messerschmitt du *Gruppe*, faisant en outre six tués et deux blessés. À Babenhausen, où stationne le II.(Sturm)/JG 4, on dénombre deux morts et deux blessés mais pas un seul Fw 190 détruit.

[8] Cité dans Jean-Louis Roba, *op. cit.*, p. 41.

[9] Jochen Prien & Peter Rodeike, *Jagdgeschwader 1 und 11, Teil 2: 1944*, *op. cit.*, p. 1375.

Lorsque les 198 B-17 de la 1st *Bomb Division* arrivent sur Merzhausen, l'aérodrome a été évacué par les personnels non essentiels du I./JG 2 et les pilotes sont en alerte assise dans le cockpit de leur Fw 190 avec le 1. *Warte* (1er mécanicien) debout au pied de l'avion prêt à démarrer le moteur et à guider l'appareil sur la voie de circulation. Mais il est trop tard pour l'ordre de décoller et les hommes sautent dans leurs trous individuels. Les bombes éclatent sur la base aérienne et font d'importants dégâts, tuant un pilote de la 4. *Staffel* (l'*Unteroffizier* Wolfram Löbering) et en blessant un autre (l'*Unteroffizier* Rolf Kunze), la 3. *Staffel* déplorant la mort de son *Oberwerkmeister* et un armurier blessé. Au moins un Focke-Wulf du *Gruppe* est détruit. Abritant le *Stab* et le II./JG 2, le terrain de Nidda est « visité » par 53 B-17, mais le raid est assez inefficace là aussi, car aucune perte humaine n'est endurée par les deux unités de la « Richthofen » et un seul Bf 109 G est pulvérisé. Les aérodromes d'Ettingshausen et de Kirchgöns utilisés par le III./JG 2 sont survolés respectivement par 43 et 54 « forteresses volantes », mais les dispositions ont été prises, si bien que les dommages se limitent à un Fw 190 détruit et un autre endommagé (dont le *WNr. 210196* du *Gruppenkommandeur* Lemke tout juste de retour d'une *Freie Jagd* débutée à 13h20) sur le premier des deux terrains, le second ne faisant état d'aucune perte.

De son côté, le I./JG 6 rapporte un seul Fw 190 endommagé lors d'un raid aérien sur sa base de Delmenhorst.

En début d'après-midi, le vrombissement des quadrimoteurs de la RAF résonne dans le ciel de Mülheim où sont parqués les Messerschmitt du II./JG 77. Leurs bombes couvrent l'aérodrome et font d'importants dégâts : quatre Bf 109 G sont détruits au sol et trois autres endommagés. Les pistes en dur sont constellées de cratères et inutilisables, mais il sera encore possible de faire usage des pistes en herbe (le gel atténuant les effets néfastes du sol très meuble par endroits). En attendant, le II. *Gruppe* de la « Herz As » est incapable de la moindre sortie opérationnelle pour tout le restant de la journée, puisqu'il doit se disperser sur ses nouveaux terrains de campagne à Bönninghardt et Issum où aucun préparatif pour le réveillon de Noël n'attend les pilotes arrivant sur place en fin d'après-midi...

▲ Ce Bf 109 de la JG 77 est rapidement débarrassé de son camouflage par les mécaniciens juste avant le décollage. (Coll. J.-L. Roba)

La RAF perd deux Halifax III du No 102 (Ceylon) *Squadron* ayant essuyé la *Flak* à l'approche de Mülheim, dont le *Serial MZ871* du *Flying Officer* Evan Roberts et le *LW168* du *Pilot Officer* Edward Hislop. À bord du premier, deux des sept occupants sont tués, les autres parvenant à se parachuter : quatre sont capturés, tandis que le dernier, le *Flight Sergeant* James G. Williams (mitrailleur de queue), est récupéré à sa descente par un policier réserviste qui l'emmène au poste avant d'être intercepté par un cadre local du *Deutsche Arbeitsfront*, lequel escorte les deux hommes au *Kreisleitung* (bureau local du parti nazi), invective Williams au sujet du raid sur Mülheim et l'exécute d'une balle dans la tête bien que le policier ait tenté de s'interposer. Dans le second Halifax, tout l'équipage réussit à sauter, mais le *Flight Sergeant* Kevin P. Lindenboom (bombardier) est exécuté sans sommation par un SA et Hislop, tombé dans le Rhin et se débattant dans l'eau, est abattu par la sentinelle qu'il appelait à l'aide. Un Halifax français du GB I/25 « Tunisie » (No 347 Sqn), le « L for Love » du lieutenant Jacques Leroy, est lui aussi descendu par la *Flak*. Le pilote, le sergent-chef Louis Baillon, reste aux commandes pour maintenir l'avion en ligne de vol et permettre à ses camarades de sauter. Derrière, le sergent-chef André Guedez, qui avait pour habitude, dans un rituel censé lui porter chance à chaque vol, de jeter de façon désinvolte son parachute sur le plancher plutôt que dans le rangement prévu à cet effet, ne le trouve plus alors que les flammes se rapprochent de lui. Au dernier moment, le mitrailleur dorsal remet la main dessus : « J'étais effrayé, paralysé par le froid de -50°C et le manque d'oxygène. L'ingénieur de vol (le sergent-chef François Durand) qui était derrière moi m'a poussé hors de l'écoutille, à l'air libre. J'ai dû ouvrir mon parachute instinctivement, car la seconde suivante, j'étais inconscient et je ne me souviens de rien ! ». Guedez et Durand sont les premiers et derniers à sauter, car une fraction de seconde après s'être jetés dans le vide, un autre obus frappe de plein fouet « L for Love » qui explose.

À Düsseldorf-Lohausen, les Lancaster et Halifax exécutent leur besogne, guère affectés par leurs trois seules pertes (respectivement deux et un). Leur mortelle cargaison s'abat sur la base aérienne dont la piste d'envol est ravagée, mais seulement deux Bf 109 K-4 du III./JG 77 sont détruits (plus manifestement un du III./JG 1, à savoir celui du « Nachwuchs » Andiel mis aux arrêts) et un troisième gravement endommagé.

À part le raid sur Mülheim, tous les autres bombardements anglo-américains sur les aérodromes de la Luftwaffe ont obtenu des résultats décevants.

DERNIERS CADEAUX DE NOËL

En début d'après-midi, le I./JG 3 est durement éprouvé par la perte de l'un de ses derniers as. Des *Schwärme* sont en effet envoyés individuellement en chasse libre à l'ouest d'Aix-la-Chapelle, les I. et III. *Gruppen* ayant reçu l'ordre d'opérer ensemble afin d'accroître l'efficacité de ces missions. L'une d'elles implique un *Schwarm* de la 4./JG 3 commandé par le *Leutnant* Franz Ruhl et un autre de la 10. *Staffel* aux ordres de l'*Oberfeldwebel* Robert Kaiser. Les deux éléments se rejoignirent au-dessus d'une ville de Westphalie à l'heure convenue. Leurs Bf 109 survolent ensuite le Schnee Eifel cap au sud-ouest. C'est là que se produit une rencontre avec des chasseurs américains fatale à l'expérimenté Ruhl (porteur de la *Ritterkreuz* et titulaire de 35 victoires), dont le Bf 109 G-10 « 2 vert » *WNr. 490423* est touché et pique vers le sol, explosant à l'impact avec son occupant à bord. C'est le troisième *Staka* perdu par le I./JG 3 en quelques jours. Les pertes en cadres du *Gruppe* sont telles que certaines de ses *Staffeln* doivent désormais être confiées à des *Feldwebel* plus ou moins expérimentés…

En revanche, l'après-midi du IV./JG 53 débute bien, avec la 43e victoire de l'*Oberfeldwebel* Eduard Isken (13. *Staffel*) qui se défait d'un B-26 Marauder à 13h00 et qui permettra au *Gruppe* de fêter Noël dans la bonne humeur. De 14h00 à 14h40, son alter ego, le III./JG 53 se livre à une traque d'avions d'observation d'artillerie dans le ciel de Karlsruhe, mais sans résultat. Un peu plus tard, le II./JG 27 participe à sa deuxième mission de la journée, décollant vers 14h45 pour une *Freie Jagd* au-dessus de la zone des combats aux Pays-Bas. Des accrochages s'ensuivent avec des P-47 et des Spitfire, au cours desquels l'*Oberfeldwebel* Kühl, de la 5. *Staffel*, réussit à abattre un Thunderbolt près de Bois-le-Duc (sa 1re victoire). Le *Gruppe* ne subit aucune perte durant ce vol, les Messerschmitt étant de retour un peu avant 16 heures.

Pendant que les bombes alliées s'abattent sur beaucoup d'aérodromes allemands, sur celui de Münster-Handorf, les personnels au sol vaquent aux préparatifs de la seconde mission des Ar 234 B-2 Blitz de l'*Einsatzstaffel* III./KG 76. Le décollage débute à 14h54. À bord de l'avion de tête, le *Hauptmann* Lukesch se fait une belle frayeur lorsque deux pneus éclatent mais il parvient quand même à arracher sa machine du sol. Jusqu'à 15h20, sept autres Arado se succèdent en bout de piste. Les bombardiers à réaction pénètrent volontairement au-dessus du champ de bataille et y foncent à plus de 900 km/h pour marquer les esprits des pilotes de chasse alliés, aucun d'entre eux n'étant en mesure de les prendre en chasse. Les Ar 234 passent à tour de rôle sur Liège entre 15h30 et 16h00, effectuant leur attaque en semi-piqué de 2 400 à 2 000 m dans la brume naissante. Les appareils sont tous de retour à Handorf entre 16h00 et 16h25. L'un d'eux atterrit avec sa bombe qu'il n'a pu larguer à cause d'un problème technique, alors que Lukesch parvient à poser méticuleusement son avion malgré ses pneus crevés.

À la SG 4, le « grand cirque », ou plutôt le « cirque » tout court, continue. Un nouvel ordre d'opération parvient à 13h00, prévoyant un décollage à 15h15. Dans l'heure qui suit, l'ordre est modifié à plusieurs reprises. Finalement, il n'y aura qu'une alerte assise dans les Fw 190 F-8 dès 15h00. À 15h30, le repos est ordonné car l'escorte de la JG 2 est engagée en combat avec des quadrimoteurs sur le chemin du retour. À 20h00, Noël sera fêté dans les quartiers par des pilotes ayant le sentiment d'être restés l'arme aux pieds depuis neuf jours…

Dans le courant de l'après-midi, une section de Spitfire du No 414 *Squadron* en reconnaissance tactique est attaquée à 15h30 dans le secteur de Neuss par 10 à 12 Bf 109. Ce sont les appareils du IV./JG 27 opérant au-dessus de la zone à l'ouest de Düsseldorf. L'*Unteroffizier* Wolfgang Heumann, de la 13. *Staffel*, réussit à abattre l'un d'eux (ce « Spit » n'est en réalité qu'endommagé), mais le pilote allemand tombe aussitôt sous les coups de l'autre, son Messerschmitt s'écrasant près de Dyck, au nord-ouest de Mönchengladbach (Heumann est légèrement blessé). Le *Flight Lieutenant* W. Sawers est déchaîné, puisqu'il revendique trois autres Messerschmitt et un quatrième probable, bien que dans les faits, seul le *Gefreiter* Egon Welter de la 15./JG 27 aille au tapis (blessé) dans le même secteur.

Après sa mission matinale sur la Ruhr, le I./JG 27 est de nouveau sollicité, se portant, comme les ordres le lui prescrivent, dans le secteur de Saint-Vith. Là, le *Gruppe* se retrouve pris dans un combat d'une extrême violence qui se conclut par cinq Bf 109 descendus et un endommagé sans aucune victoire en contrepartie ! L'*Unteroffizier* Otto Saffranowski (1./JG 27), vu pour la dernière fois en combat à l'est de Liège, est porté disparu. Les 2. et 3. *Staffeln* laissent pour leur part chacune deux hommes derrière elles. Au sein de la première, l'*Oberfähnrich* Max-Heinz Klick et le *Flieger* Heinrich Schiemert sont abattus par des chasseurs alliés à l'est de Saint-Vith et se parachutent ; si Schiemert atterrit dans les lignes allemandes et peut être récupéré (quoique gravement blessé), Klick pose le pied en territoire allié et est porté disparu. Dans les rangs de la 3./JG 27, le *Feldwebel* Wilhelm Deutschmann est tué et l'*Unteroffizier* Georg Binder porté manquant.

▲ Ce cliché, malheureusement flou, montre un Dora-9 de la 7./JG 26 parqué en bordure de terrain durant l'hiver 1944-1945. (Coll. J.-L. Roba)

Pour sa seconde mission de la journée, les cadres étant mis au repos à la suite de la première sortie, le II./JG 26 est emmené par un sous-officier, le *Feldwebel* Heinz Gomann. La formation de 15 Fw 190 doit patrouiller au nord des Ardennes. Une fois arrivée sur place, elle engage des Spitfire mais le combat est indécis. L'*Unteroffizier* Hött, de la 6. *Staffel*, revendique pour sa part un P-47 à 15h00, *Abschuss* qui lui sera refusée. En revenant sur Nordhorn, Gomann croise par hasard la route du *Hauptmann* Steindl, du *Stab* I./JG 26, qui rentre quant à lui sur Fürstenau. Ayant servi sous les ordres de ce dernier, Gomann quitte sa formation avec son ailier pour suivre Steindl jusqu'au terrain du I. *Gruppe* afin qu'ils puissent fêter Noël ensemble. Or, en arrivant à Fürstenau, l'ailier de Gomann oublie de sortir son train d'atterrissage et pose son Focke-Wulf sur le ventre ! Et la liste des bévues de s'allonger tard dans la Sainte nuit, lorsqu'après les douze coups de minuit, cet aréopage empruntera un camion pour aller souhaiter joyeux Noël aux unités voisines de la JG 26 et entrera en collision avec un autre véhicule rempli de camarades se dirigeant vers Fürstenau dans le même but ! Cet accident de la route ne fera heureusement que des blessés légers.

BILAN DU 24 DÉCEMBRE 1944

Unité	Base	Victoires revendiquées Chasseurs / Bimoteurs Quadrimoteurs / Avions d'observation	Tués au combat	Blessés au combat	Tués sur accident	Prisonniers de guerre	Avions détruits à 61-100% du fait de l'ennemi	Avions endommagés à 10-60% du fait de l'ennemi	Avions détruits à 61-100% sans action de l'ennemi	Avions endommagés à 10-60% sans action de l'ennemi
3. *Jaggdivision*										
I./JG 1	Twente	0	1	1	0	0	1	1	0	0
II./JG 1	Drope	0	0	0	1	0	0	0	1	0
III./JG 1	Rheine	**1 ch**	2	0	0	0	2	1	0	1
Stab/JG 6	Delmenhorst	0	0	0	0	0	0	0	0	1
I./JG 6	Delmenhorst	0	8	0	0	0	9	1	0	3
II./JG 6	Oldenburg	0	1	0	0	1	4	0	0	3
III./JG 6	Bissel	**4 ch**	2	0	0	0	2	0	0	3
I./JG 26	Fürstenau	**1 ch / 1 ob**	1	0	0	2	1	0	2	1
II./JG 26	Nordhorn	**5 ch**	2	1	1	0	2	1	1	0
III./JG 26	Plantlünne	**1 ch**	0	0	0	0	0	0	0	0
II. *Jagdkorps*										
I./JG 2	Merzhausen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
II./JG 2	Nidda	0	3	0	0	0	3	0	0	1
III./JG 2	Kirchgöns	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stab/JG 3	Gütersloh	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I./JG 3	Paderborn	0	2	0	0	4	6	0	0	0
III./JG 3	Bad Lippspringe	0	4	0	0	0	5	0	0	0
IV.(Sturm)/JG 3	Gütersloh	**1 ch / 8 Q**	2	0	0	5	7	2	0	0
I./JG 4	Griesheim	**2 ch**	0	1	0	0	3	0	0	0
II.(Sturm)/JG 4	Babenhausen	0	2	0	0	0	4	0	0	1
III./JG 4	Griesheim	0	0	0	0	0	0	0	0	1
IV./JG 4	Rhein-Main	**1 ch**	1	0	0	0	1	0	0	0
I./JG 11	Biblis	**1 ch**	2	0	0	0	3	1	1	0
II./JG 11	Zellhausen	0	0	0	0	0	0	1	0	0
III./JG 11	Gross-Ostheim	**2 ch**	2	1	0	0	3	0	0	2
I./JG 27	Rheine	0	4	0	0	0	5	0	0	1
II./JG 27	Hopsten	**1 ch**	2	0	0	0	2	0	0	0
III./JG 27	Hesepe	0	0	1	0	0	0	1	2	2
IV./JG 27	Achmer	**1 ch**	0	2	0	0	2	0	0	0
IV./JG 54	Vörden	**2 ch / 1 ob**	3	1	0	0	4	1	1	0
I./JG 77	Kirchhellen	**1 ch**	11	0	0	1	16	2	0	0
II./JG 77	Mülheim	0	0	0	0	0	0	0	0	0
III./JG 77	Düsseldorf	**3 ch**	1	0	0	0	2	1	0	0
5. *Jaggdivision*										
II./JG 53	Malmsheim	**4 bi**	0	0	0	0	0	0	0	1
III./JG 53	Kirrlach	0	0	0	0	0	2	1	0	0
IV./JG 53	Echterdingen	**1 bi**	1	1	0	0	2	0	0	0
I. *Jagdkorps*										
I./JG 300	Borkheide	0	0	1	0	0	2	0	1	4
II.(Sturm)/JG 300	Löbnitz	**7 ch**	6	7	0	0	14	1	2	1
III./JG 300	Jüterbog	0	2	0	0	0	3	2	0	0
IV./JG 300	Reinsdorf	**1 ch**	3	0	0	0	6	0	1	5
Stab/JG 301	Stendal	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I./JG 301	Salzwedel	0	0	0	0	0	0	0	0	0
II./JG 301	Sachau	**1 ch**	0	0	0	0	0	0	0	2
III./JG 301	Stendal	**2 Q**	0	0	0	0	0	0	0	1
	Totaux	**36 ch / 5 bi / 10 Q /2 ob**	**68**	**17**	**2**	**13**	**116**	**17**	**12**	**34**

Avec un total de 1 096 sorties exécutées ce 24 décembre, la chasse de la Luftwaffe s'est encore déployée au maximum de ses possibilités. C'est sa plus forte présence dans le ciel durant la bataille des Ardennes. Toutefois, il faut souligner que la majorité de ces sorties ont été effectuées afin de déjouer le raid massif de la 8th *Air Force* sur les aérodromes de l'ouest de l'Allemagne – et à moindre mesure contrer les bimoteurs de la 9th AF – si bien que les Bf 109 et les Fw 190 n'ont été que très peu vus au-dessus du champ de bataille principal, laissant par conséquent la voie libre aux chasseurs-bombardiers alliés qui ont pu harceler les colonnes des *Panzer-Divisionen* avec une quasi-impunité totale ce jour-là. L'état-major de l'*Oberbefehlshaber West* du *Generalfeldmarschall* von Rundstedt n'y va d'ailleurs pas par quatre chemins, en affirmant que l'effort de la Luftwaffe « n'a pas apporté aux unités le soulagement nécessaire », ce qui explique « la situation extrêmement tendue des transports de troupes et du ravitaillement ». En cause : les itinéraires impraticables, soit en raison des dégâts causés aux infrastructures par les bombardiers lourds et moyens, soit à cause des attaques persistantes des *Jabos* directement sur ces axes. Il n'y a guère que la *Flak* qui a sensiblement contrarié l'activité des P-47 et autres Typhoon dans les Ardennes en ce 24 décembre. Côté allemand, si les festivités du réveillon réchauffent les cœurs l'espace d'une soirée, la plupart des pilotes ne croient plus (y ont-ils seulement cru ?) en l'offensive miracle promise par le *Führer*, d'autant que l'attrition des effectifs commence à se faire cruellement sentir : beaucoup d'as ont disparu et il n'est pas rare désormais, dans certaines JG, que les postes vacants soient occupés par des sous-officiers… La bataille aérienne des Ardennes a définitivement basculé. ✦

Source : Jochen Prien, Gerhard Stemmer et Winfried Bock, *Die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe, 1934 bis 1945 – Teil 13/II, Reichsverteidigung 1944 (6.6 bis 31.12.1944) & Einsatz im Westen 1.10 bis 31.12.1944*, Buchverlag Rogge GmbH, 2017, p. 552.

Junkers Ju 88 G-1
2./NJG 4
Langendiebach, Allemagne, décembre 1944

CONCLUSION

Pour les Alliés, le douloureux choc du réveil inattendu de la Luftwaffe est vite encaissé. Autant du fait de leur écrasante supériorité matérielle que de la persistance des erreurs allemandes. Malgré la visibilité un peu meilleure les 17 et 18 décembre 1944, puis les 23 et 24, le *Generalmajor* Dietrich Peltz se résigne à mettre l'opération « Bodenplatte » de côté pour adopter une position d'attente durant deux semaines au cours desquelles, peut-être grisé par les puissants effectifs mis à disposition, plus sûrement sommé de faciliter directement la percée des *Panzer* par un appui direct et des *Jabojagd*, officiellement dans l'attente de conditions climatiques plus favorables, il persiste dans ses choix et s'embourbe dans sa volonté de contester le ciel aux Alliés en état d'infériorité numérique et qualitative de ses pilotes. D'un bout à l'autre de l'offensive des Ardennes, Peltz adopte les pires options tactiques possibles et par conséquent mène l'aviation allemande dans un combat sans issue, au cours duquel l'attrition ne tarde pas à faire très vite la différence.

Et cette période de regain en activité sans précédent de la Luftwaffe sur le front de l'ouest de se traduire par des pertes dramatiques avant même le lancement du *große Schlag*. Durant ces deux semaines séparant le lancement de l'offensive terrestre le 16 décembre 1944 et celui incompréhensiblement tard de « Bodenplatte » le 1er janvier 1945, pas moins de 464 pilotes de chasse allemands sont tués ou portés disparus et 150 blessés du 17 au 31 décembre 1944, pour 644 avions abattus et 227 endommagés entre le 17 et le 27 décembre ! Parmi les hommes fauchés, des cadres irremplaçables, dont cinq *Gruppenkommandeure* (Woitke du III./JG 1 et Baumann du I./JG 77 comme nous l'avons vu, auxquels s'ajoutent Weydenhammer du IV.(Sturm)/JG 3, Ehlers du I./JG 1 et Weiß du III./JG 54 tués respectivement les 25, 27 et 29 décembre) et au moins 10 *Staffelkapitäne*. Tout ça en pure perte !

Autant de moyens qui manqueront le jour de l'opération « Bodenplatte » exécutée en dépit du bon sens, à un moment où la bataille des Ardennes est perdue depuis longtemps et où, par conséquent, le *große Schlag* n'a plus aucun intérêt ne serait-ce que tactique… Ces quatre journées de combats aériens infernaux de décembre 1944 sur les Ardennes constituent en réalité le véritable « crépuscule des dieux » de la *Tagjagd*. ✦

BIBLIOGRAPHIE

- Antony Beevor, *Ardennes 1944, le dernier va-tout de Hitler*, Calmann-Lévy, 2020.
- Dr. Theo E.W. Boiten & Roderick J. MacKenzie, *Nachtjagd War Diaries, an Operational History of the German Night Fighter Force in the West, volume 2: April 1944-May 1945*, Red Kite, 2008.
- Chris Bucholtz,*Thunderbolts Triumphant: The 362nd Fighter Group vs Germany's Wehrmacht*, Casemate, 2018.
- Donald Caldwell, *The JG 26 War Diary, volume 2: 1943-1945*, Grub Street, 1998.
- Eddie J. Creek & Robert Forsyth, *Blitz Bombers: Kampfgeschwader 76 and the Arado Ar 234: Luftwaffe Jet Bombers on the Western Front 1944-1945*, Chandos Publications, 2020.
- Werner Girbig, *Six Months to Oblivion: The Defeat of the Luftwaffe Fighter Force over the Western Front, 1944/1945*, Schiffer Publishing, 2004.
- Philippe Guillemot, *De nuages et de feu : Guerre aérienne sur les Ardennes*, Heimdal, 2019.
- John Manrho & Ron Pütz, *Bodenplatte, the Luftwaffe's Last Hope*, Hikoki, 2004.
- Christian Möller, *Die Einsätze der Nachtschlachtgruppen 1, 2 und 20 an der Westfront von September 1944 bis Mai 1945*, Helios Verlag, 2008.
- Erik Mombeeck,*JG 1 « Oesau », histoire de la Jagdgeschwader 1*, Lela Presse, 1997.
- Erik Mombeeck, *Chasseurs d'assaut, histoire de la JG 4 et de la Sturmstaffel 1, volume 2: 1944-1945*, La Porte d'Hoves.
- Erik Mombeeck,*Dans le ciel de France, JG 2 « Richthofen », Volume 6 :1944-1945*, 2023, La Porte d'Hoves.
- Danny S. Parker, *To Win the Winter Sky: The Air War over the Ardennes, 1944-1945*, Combined Publishing, 1994.
- Jochen Prien, *Jagdgeschwader 3 "Udet" in World War II: Stab and I./JG 3 in Action with the Messerschmitt Bf 109*, Schiffer Publishing, 2002.
- Jochen Prien, *Jagdgeschwader 3 "Udet" in World War II: II./JG 3 in Action with the Messerschmitt Bf 109*, Schiffer Publishing, 2003.
- Jochen Prien, *IV./Jagdgeschwader 3, Chronik einer Jagdgruppe, 1943-1945*.
- Jochen Prien,*Jagdgeschwader 53, a History of the « Pik As » Geschwader, January-May 1945*, Schiffer Publishing, 1998.
- Jochen Prien & Peter Rodeike, *Jagdgeschwader 1 und 11. Teil 3: 1944 bis 1945*, Rogge GmbH, 1994.
- Jochen Prien, Peter Rodeike et Gerhard Stemmer,*Messerschmitt Bf 109 im Einsatz bei der Stab und I./Jagdgeschwader 27*, Rogge GmbH, 1998/… *beider II./Jagdgeschwader 27*, Rogge GmbH, 1997 / …*beider III. und IV./Jagdgeschwader 27*, Rogge GmbH, 1995.
- Jochen Prien, *Geschichte des Jagdgeschwader 77. Teil 4: 1944-1945*, Rogge GmbH, 1995.
- Jochen Prien, Gerhard Stemmer et Winfried Bock, *Die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe, 1934 bis 1945 – Teil 13/II, Reichsverteidigung 1944 (6.6 bis 31.12.1944) & Einsatz im Westen 1.10 bis 31.12.1944*, Rogge GmbH, 2017.
- Siegfried Radtke, *Kampfgeschwaders 54. Von der Ju 52 zur Me 262. Eine Chronik nach Kriegstagebüchern, Dokumenten und Berichten 1935-1945*, Schild Verlag, 1990.
- Jean-Louis Roba, *La Bataille des Ardennes*, Batailles aériennes n° 31, janvier-mars 2005.
- Philippe Saintes, *La Jagdgeschwader 54, les aigles au « cœur vert » de la Luftwaffe, tome 2*, Lela Presse, 2020.
- Percy Ernst Schramm, The Preparations for the German Offensive in the Ardennes (Sep to 16 Dec 1944), Historical Division, US Army, 1946.
- Christopher Shores & Chris Thomas, *2nd Tactical Air Force, volume 2: Breakout to Bodenplatte, July 1944 to January 1945*, Classic Publications, 2005.
- J. Richard Smith & Eddie J. Creek, *Me 262, Volume Three*, Ian Allan Publishing, 2000.
- Peter Taghon, *La Lehrgeschwader 1, l'escadre au Griffon, tome 2*, Lela Presse, 2020.
- Ferenc A. Vajda & Peter Dancey, *German Aircraft Industry & Production, 1933-1945*, Airlife Publishing, 1998.
- John Weal, *Luftwaffe Schlachtgruppen*, Osprey, 2003.
- William Wolf, *USAAF Jabos in the MTO and ETO, American Fighter-Bombers in World War II*, Schiffer Publishing, 2003.
- Henry L. de Zeng IV & Douglas G. Stanley, *Dive-Bomber and Ground-Attack Units of the Luftwaffe 1933-1945, volume 2*, Classic Publications, 2013.

L'auteur tient à chaleureusement remercier Jean-Louis Roba, Erik Mombeeck, Philippe Saintes, Chris Goss et Peter Taghon pour leur aimable et inestimable contribution à ce hors-série.

aero JOURNAL HORS-SERIE

ARDENNES 44

4 JOURNÉES EN ENFER

Dans l'imaginaire collectif, la bataille des Ardennes est un gigantesque affrontement terrestre au cours duquel le mauvais temps a cloué au sol les aviations allemandes et alliées la plupart du temps, jusqu'à ce qu'une éclaircie permette à la Luftwaffe de lancer sa désastreuse opération « Bodenplatte » le 1er janvier 1945. Ce n'est que partiellement vrai. Les 17, 18, 23 et 24 décembre 1944 ont en effet constitué les journées de combats aériens les plus violentes de toute la guerre à l'Ouest, entre le débarquement en Normandie et la capitulation du Reich. Si la chasse allemande a sacrifié une bonne partie de ses ressources en hommes et en avions en cherchant à contester la maîtrise du ciel aux Alliés au-dessus du champ de bataille ardennais, ses adversaires américains et britanniques ont dû s'employer comme jamais pour la conserver. Une passionnante plongée au coeur de cette bataille aérienne titanesque !

Aérojournal Hors-série n°51
Juillet / Août 2025

L 18255 - 51 H - F: 14,90 € - RD

FRANCE : 14.90€
BELUX : 15.90€
ESP/IT/GR/PORT.CONT : 15.90€
CH : 23.80 CHF - CAN : 24.50 $CAD